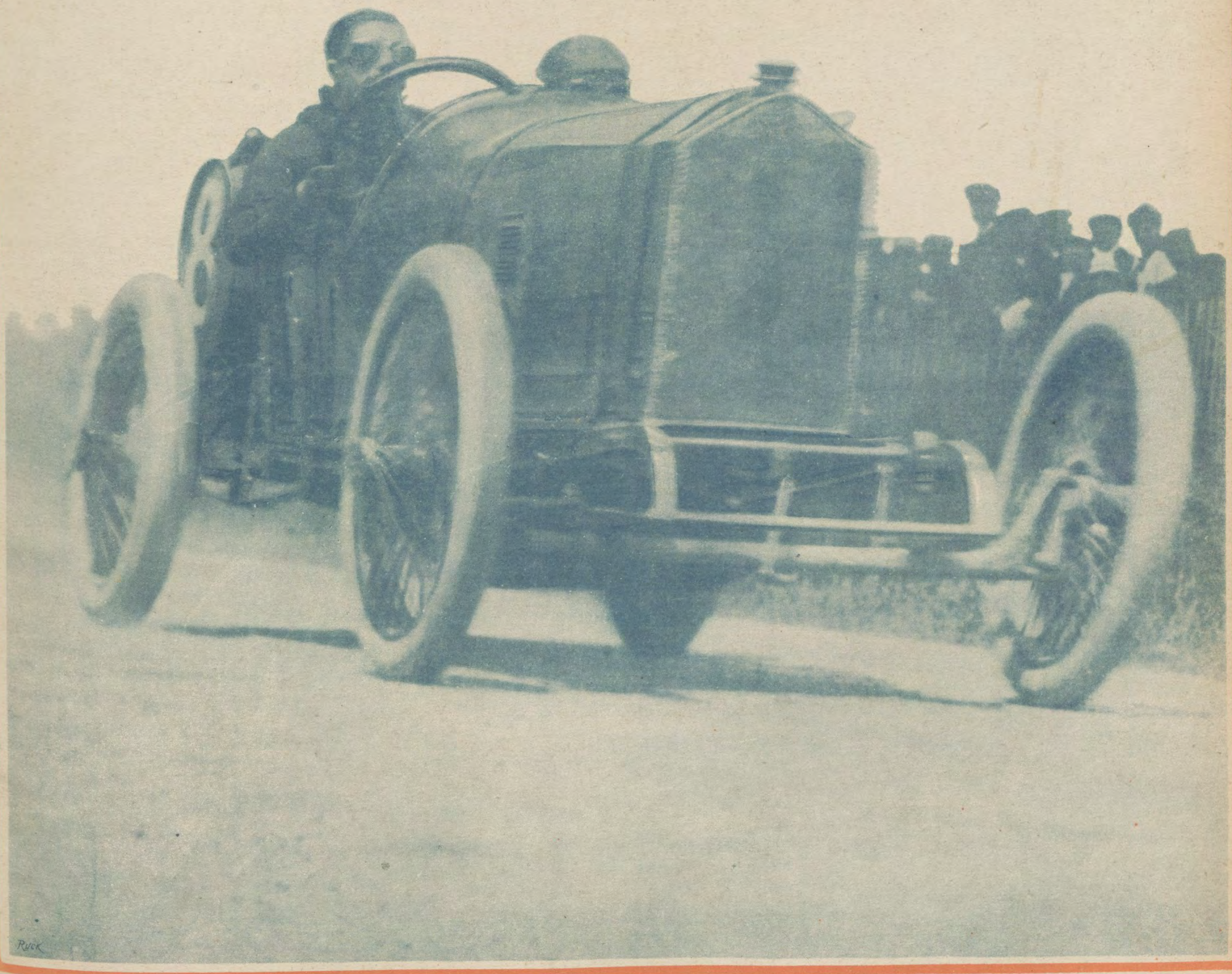
16e Année. — N° 774. Numéro double : 1 fr. 50. 19 Juillet 1919. — Tous les Samedis.
ÉTRANGER : 1 FR. 50.

VIE AU GRAND AIR



BOILLOT, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Comme il avait triomphé à Dieppe l'an dernier, Boillot a battu tous ses concurrents, cette année encore, à Amiens, sur sa Peugeot. (Pneus Pirelli, carburateur Claudel, magnéto Mea, essence Motricine.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Manufacture générale de
TOUS ARTICLES DE SPORTS

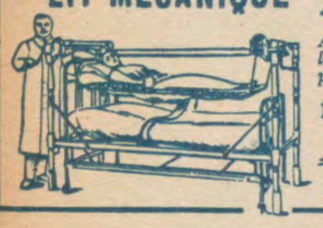
7 fr. 40

FANO-SPORTS
18, Rue Bleue, Paris

Tous nos articles portent notre marque et sont garantis.
Envoi franco du Catalogue illustré sur demande.

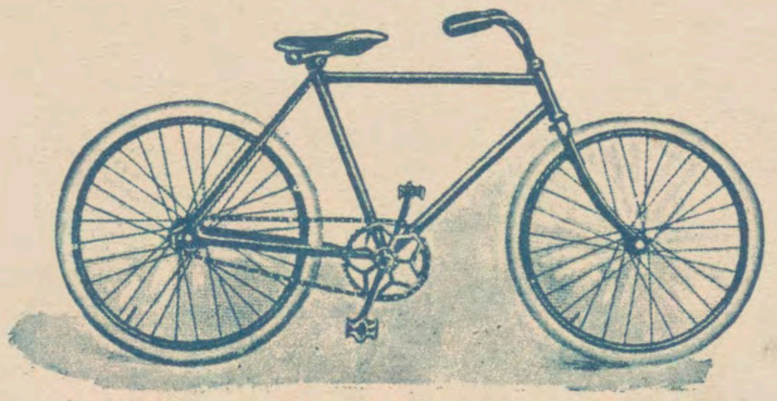
L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, Paris
CYCLES
MOTOCYCLES
AUTOMOBILES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
sans aucune majoration
CATALOGUE FRANCO

LIT MÉCANIQUE DUPONT



Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.
10, rue Hautefeuille, PARIS (VI^e^)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

Bicyclettes de luxe LUCIFER
Pour Garçonnets



LUCIFER FILLETTE ..... Prix 145 fr.

LUCIFER FILLETTE DE TOURISME
avec roue libre, jantes demi-nickel, et double frein sur jantes ..... Prix 185 fr.

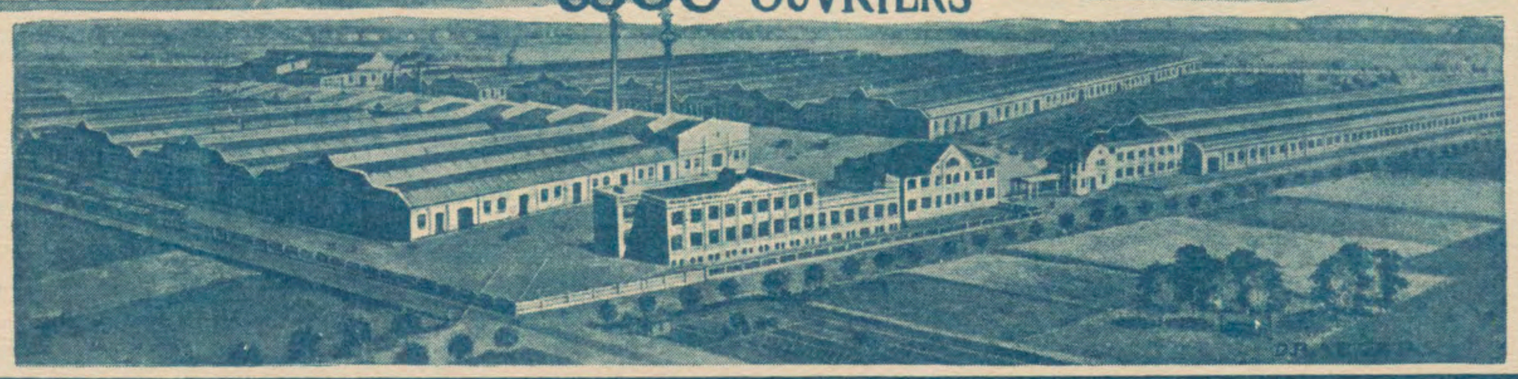
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO

MESTRE & BLATGÉ
Société anonyme. — Capital 4.000.000
46, Avenue de la Grande-Armée ... PARIS ... 5, 7, 18, rue Brunel

AUX MARINS
7 et 9, av. de la Grande-Armée, PARIS

Spécialité de Vêtements et articles pour les sports : Automobilistes, Cyclistes, Motocyclistes, Aviation et Tennis (marque Cirna).
Grand choix de caoutchoucs et imperméables tout prêts à porter, depuis 35 francs.
Livrées en tous genres nouveaux modèles.
Envoi franco du catalogue général sur demande

AUTOMOBILES
BENZ
VOITURES DE 10 A 200 HP
POUR TOUS USAGES
QUALITÉ A NULLE AUTRE PAREILLE
ADMINISTRATION ET ATELIERS DE RÉPARATION
19 AVENUE BUGEAUD
PARIS
SALLE D'EXPOSITION ET DE VENTE
7, RUE ROYALE
PARIS
6500 OUVRIERS



LES PLUS GRANDES USINES D'EUROPE POUR LA CONSTRUCTION DES VOITURES AUTOMOBILES

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

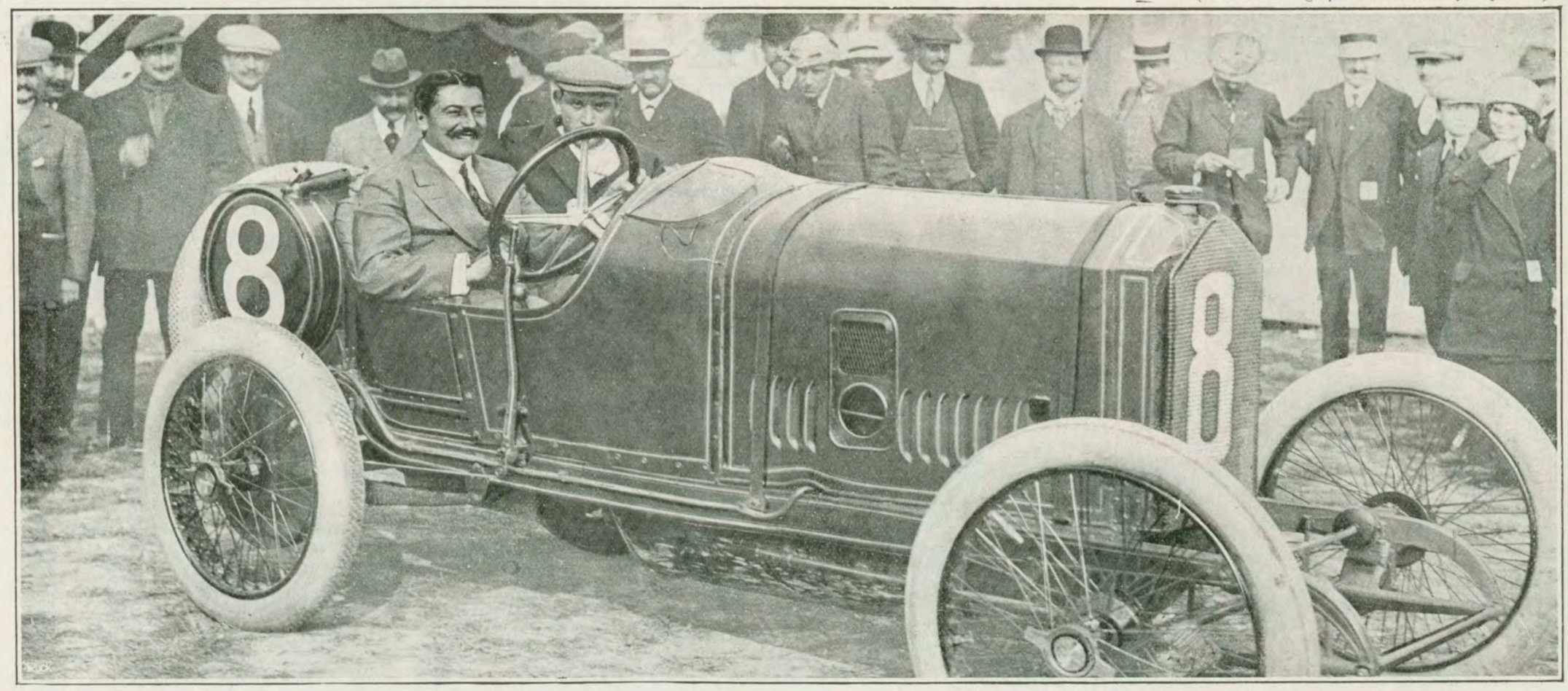
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

BOILLOT HISSÉ DANS LA TRIBUNE DE LA PRESSE APRÈS SA VICTOIRE

Le Grand Prix de l'Automobile Club de France a été gagné par Boillot qui a couvert les 916 kilomètres 600 du Circuit d'Amiens en 7 h. 53 m. 56 s. 4/5, soit à une vitesse moyenne de 116 kilomètres 190 à l'heure. Après son arrivée, la foule, dont il était le favori, l'a porté en triomphe jusqu'à la tribune d'honneur, tandis que la musique militaire jouait la Marseillaise. *Boillot, ensuite, était hissé dans la tribune de la presse, où tous ses amis lui faisaient un accueil enthousiaste.*

(Texte et Photographies de nos envoyés spéciaux).



GEORGES BOILLOT, LE VAINQUEUR DU CIRCUIT DE PICARDIE

Boillot a conduit sa course méthodiquement, n'hésitant pas, pour obtenir un rendement meilleur, à s'arrêter et à perdre des minutes précieuses pour régler une carburation troublée par le brouillard d'abord, par le soleil ensuite. (Voiture Peugeot, pneus Pirelli, carburateur Claudel, essence Motricine, huile "Gargoyle Mobiloil").

LES GRANDS PRIX DE L'A. C. F. 1913

CIRCUIT DE PICARDIE (12-13 JUILLET)

Par Henri MIRGUET

LE GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE

Pour dégager d'un mot la physionomie du Grand Prix de l'Automobile 1913 : ce fut splendide!

Malgré l'abstention des grands ténors d'antan, malgré le nombre relativement restreint des concurrents, l'intérêt ne se démentit pas un seul instant, et le duel Peugeot-Delage fut passionnant au delà du possible : sans l'accident survenu au mécanicien de Guyot, l'issue de la lutte restait indécise jusqu'au bout.

Ah! la belle poursuite que se livrèrent Goux, Bablot, Chassagne, Guyot, Boillot et Resta! Ces six hommes ont, à eux seuls, assuré le succès de la course. Ceci ne doit d'ailleurs point diminuer le mérite des Champoiseau, des Christiaens, des Thomas, des Croquet, des Hornsted, tout à fait dignes de rivaliser avec leurs vainqueurs.

Dans les tribunes, au pesage, une assistance d'élite se pressait, telle qu'on en vit rarement aux précédents Grands Prix. Et pas un incident à signaler ; l'organisation, grâce à MM. Sautin, commissaire général, et Foureau, secrétaire de la Commission Sportive, fut parfaite à tous égards.

Le règlement s'est confirmé excellent, le vainqueur, Boillot, termina avec 22 litres d'essence dans son réservoir, après avoir tourné à plus de 116 de moyenne. C'est merveilleux, à tel point que l'on envisage déjà la limitation de la consommation à 15 litres aux 100 kilomètres pour la future épreuve. Vraiment, c'est à se demander où l'on en arrivera! Mais nos constructeurs ne connaissent point de difficultés.

Vous verrez que, dans deux ou trois ans, ils nous feront tourner leurs voitures à plus de 100 kilomètres de moyenne, tout en ne consommant que 10 litres! Cette perspective nous console un peu du renchérissement continuel de l'essence.

A 5 heures du matin, heure primitivement fixée pour le premier départ, tout était prêt... sauf le temps... Il faisait, en effet, un brouillard tel que la vue ne pouvait s'étendre à guère plus d'une centaine de mètres. Fort sagement, les commissaires retardèrent le départ et c'est à 5 h. 31 seulement que, le brouillard s'étant un peu éclairci, le premier coureur s'envola sur la route. Mais ce diable de brouillard fait des siennes, et Bablot, Christiaens, Croquet et Guyot partent avec quelque retard.

BOILLOT ET GOUX

La joie des deux amis eut été complète, s'ils avaient pu voir à leurs côtés le pauvre Zuccarelli.

Au premier tour, deux émotions : Croquet, arrivé trop vite, préfère continuer par la voie de dégagement que risquer la culbute. Il fit mieux que Moriondo qui, dans les mêmes conditions, s'embarque dans le mâchefer formant talus, éclate à l'arrière et culbute. En six minutes, la voiture est relevée, et en route! Les applaudissements crépitent de toutes parts. Mais la direction était faussée, et le conducteur d'Itala doit bientôt abandonner. Avant lui, Pope, également sur Itala, ayant vu flamber sa voiture, avait lâché pied, ainsi que Delpierre, qui s'était retourné à Boves.

Au second tour, Goux et Boillot mènent la danse, serrés par Guyot. Joerns, sur Opel, disparaît de la lutte avec un coussinet fondu. On n'a pas revu Gabriel.

Les troisième et quatrième tours voient s'accentuer la bataille pour la place. Goux et Chassagne sont en tête, suivis par Boillot et Guyot.

Au cinquième, l'ordre est : Goux, Bablot, Chassagne, Boillot, Guyot, Resta. Caillois reste en panne avec son réservoir crevé. La bielle de poussée y a, paraît-il, fait une excursion malencontreuse.

Au 7e tour, nous voyons Goux, Guyot, Chassagne, Bablot, Boillot.

Au 8e tour, Goux, Guyot, Chassagne, Boillot.

Au 9e tour, Delage passe en tête avec Guyot.

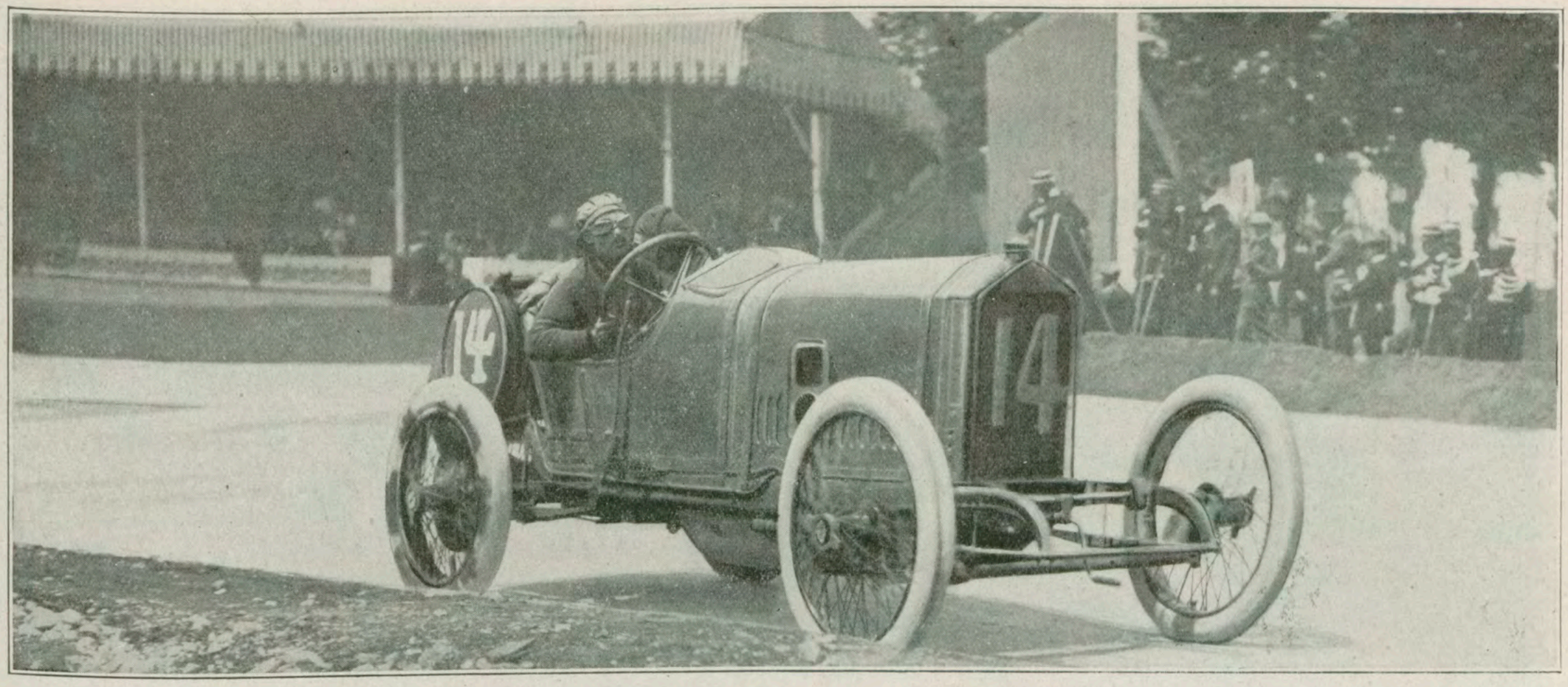
Aux 10e, 11e et 12e tours, pas de grands changements.

Au 13e tour, Guyot est toujours en tête, devant Boillot, Goux, Bablot et l'équipe Sunbeam. A son tour, Nazzaro abandonne, un ressort brisé. L'Allemagne et l'Italie sont ainsi hors de la course, Mathis n'ayant pas persévéré.

Jusqu'au 16e tour, pas de changement.

Mais au 17e tour, la course se dessine, Guyot éclate, son mécanicien saute trop tôt, trébuche et la roue arrière lui passe sur la jambe. Le champion de Delage perd de ce fait ses chances de victoire. Voici donc les deux Peugeot de Boillot et Goux en tête, suivies de Chassagne et du malchanceux Guyot.

Dès lors, la partie se joue entre Boillot et Goux qui se contentent de vivre sur



GOUX, LE SECOND DU CIRCUIT DE PICARDIE

Goux, le vainqueur du Grand Prix d'Indianapolis, a fait preuve de la même précision que son camarade Boillot ; il a suivi le programme que tous deux s'étaient fixé avant la course ; à l'arrivée, il lui restait une provision d'essence suffisante pour faire encore 150 kilomètres. (Voiture Peugeot, pneus Pirelli, essence Motricine, huile "Gargoyle Mobiloil".)

leur avance. Cependant, au 25e tour, Bablot, sur sa Delage, bat le record du tour en 15 m. 23 s.

Derrière les deux leaders, c'est la lutte pour la place.

Nous apprenons que Guiness s'est retourné, au 17e tour et qu'il a été se rafraîchir dans un abreuvoir ; ci : une roue fauchée et mise hors course !

Puis c'est la fin. Boillot arrive en trombe, ayant passé l'estocade à son camarade Goux. Applaudissements, fleurs, *Marseillaise*, toute la lyre... avec environ 150.000 francs qu'auront à se partager les deux merveilleux conducteurs.

Goux passe la ligne d'arrivée à 2 m. 26 s. du premier et presque autant acclamé, puis Chassagne, sur Sunbeam ; les deux Delage, de Bablot et Guyot à 1 m. 45 d'intervalle ; Resta, Champoiseau, qui, entre parenthèses, avait franchi les barrières à Moreuil sans en être autrement retardé, Christiaens, Thomas, Croquet et Hornsted.

Pour Chassagne, premier des Sunbeam, toute la colonie anglaise a donné. La course fut très belle, en effet, et l'ovation qui l'accueillit le récompensa justement, comme Bablot et Guyot le furent, peut-être avec moins d'éclat.

Mais quel dommage, vraiment, que Guyot ait été retardé ! Les Peugeot eussent dû s'employer jusqu'au dernier tour et l'issue eut été douteuse. C'est le plus bel éloge qu'on puisse faire des Delage, car les montures de Boillot et Goux sont de rudes machines.

Enfin, tout est pour le mieux. L'industrie française triomphe régulièrement, non sur sa chance, mais sur sa valeur, et ceci nous sera fort doux.

Notons, en effet, que, outre deux Peugeot, les deux Delage sont au poteau, avec trois Schneider, dont la course fut très remarquable. Cela nous fait 7 français sur 11 arrivants. Joli résultat, n'est-il pas vrai ?

Mais il serait injuste de ne pas souligner la performance des Sunbeam de Chassagne et Resta, classées 3e et 6e ; ainsi que les deux Excelsior de Christiaens, 8e et Hornsted, 11e.

Il convient de remarquer, pour finir, que la qualité l'emporta de beaucoup, cette année, sur la quantité. Sur les 9 éliminés, 4 seulement l'ont été à la suite d'avaries de mécanisme ; et nous n'y avons qu'un seul représentant, alors que l'Allemagne, l'Angleterre et l'Italie en ont un chacune ; trois ont versé ; un a brûlé ; et le dernier, Mathis, ne put que figurer.

Ces résultats indiquent nettement que l'automobile est, aujourd'hui, voisine de la perfection et que les seuls ennuis ne peuvent provenir que des pneus. Remarquons que cette année ils se sont fort bien comportés. Quand au carburateur Claudel, il était naturellement sur toutes les voitures gagnantes.

L'ORDRE D'ARRIVÉE DES VOITURES

	Conducteurs	Voitures	Temps h.	m.	s.
1	Boillot	Peugeot (Franç.)	7	53	56
2	Goux	Peugeot (Franç.)	7	56	22
3	Chassagne	Sunbeam (Angl.)	8	6	20
4	Bablot	Delage (Franç.)	8	16	13
5	Guyot	Delage (Franç.)	8	17	58
6	Resta	Sunbeam (Angl.)	8	21	30
7	Champoiseau	Schneider (Franç.)	8	44	37
8	Christiaens	Excelsior (Belge)	8	57	23
9	Thomas	Schneider (Franç.)	9	4	
10	Croquet	Schneider (Franç.)	9	12	56
11	Hornsted	Excelsior (Belge)	9	37	40

Moyenne du vainqueur : 116 kilom. 190 à l'heure.

CHASSAGNE, LE TROISIÈME

Chassagne, la révélation de la course. Le mécanicien et ami de Rigal, s'est classé troisième à sept minutes seulement de Boillot, (Carburateur Claudel).

LES GRANDS PRIX DES MOTOCYCLETTES, SIDECARS ET CYCLECARS

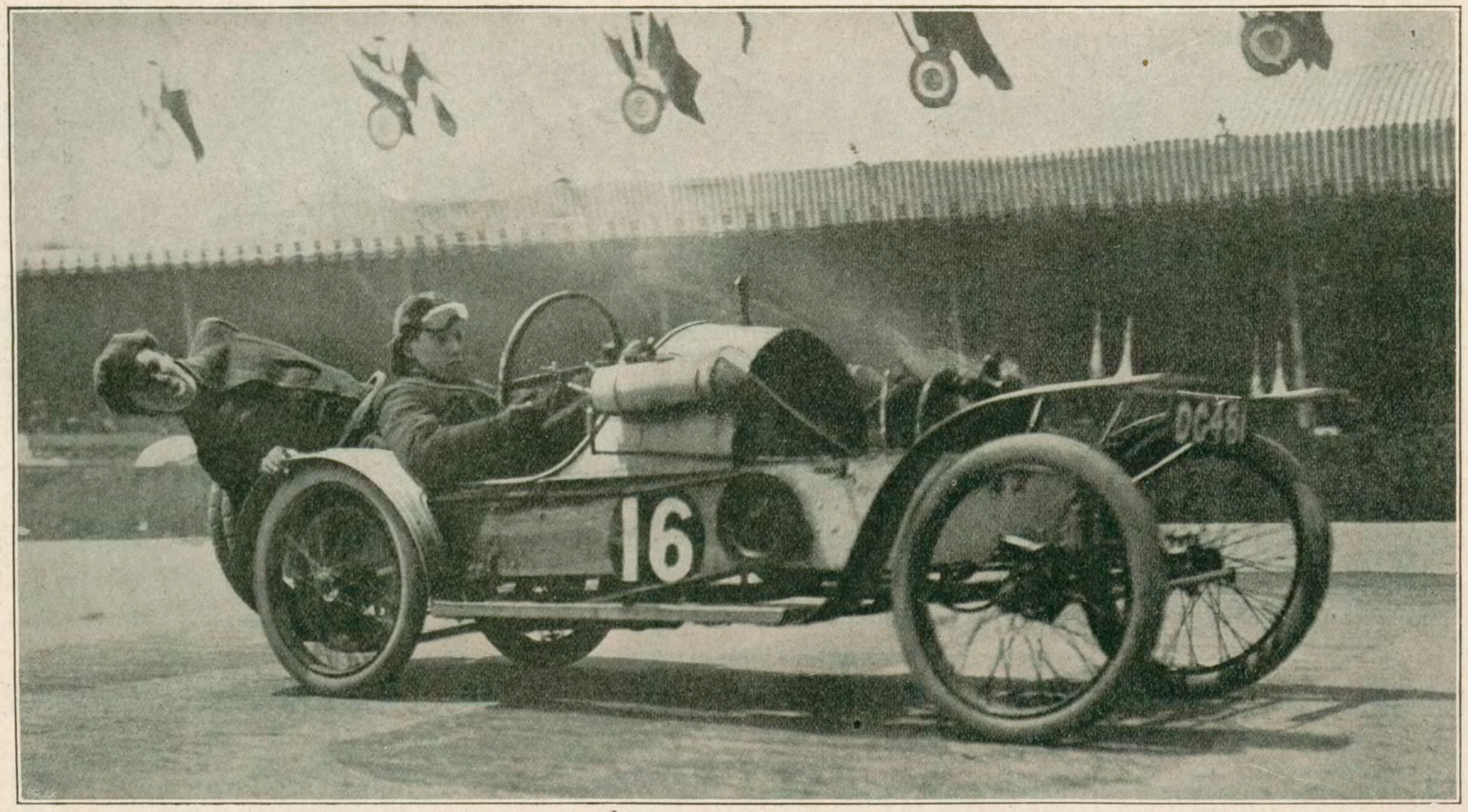
Venant après le Grand Prix de l'Automobile, les Grands Prix des Motocyclettes, Sidecars et Cyclecars devaient perdre de l'attrait. C'était fatal et cela n'a pas manqué. Il est difficile de retenir le public pendant deux jours au même spectacle, alors surtout que la seconde partie touche à de moins gros intérêts, et qu'elle n'a que des chances très minces de captiver l'attention des sportsmen fortunés. On y réussirait peut-être en procédant *crescendo*, c'est-à-dire en inversant le programme de cette année, mais ce serait encore douteux. Chacun, en effet, s'intéresse surtout au sport qu'il pratique ou désire pratiquer. Comment peut-on songer à voir le propriétaire d'une somptueuse et confortable voiture se captiver aux évolutions des acrobatiques sidecars, des cyclecars fantaisistes et des motocyclettes trépidantes ?

Il ne faut donc pas s'étonner si la seconde journée fut moins élégante que la précédente. L'assistance était plus clairsemée et, n'eussent été les Américains et les Anglais assez nombreux, le garage des voitures eut été à peu près vide.

Probablement pour mieux marquer la différence, sans doute, la musique militaire fut remplacée par une harmonie et la tribune officielle resta désespérément vide.

Cependant, les épreuves furent disputées avec acharnement, et les coureurs s'ingénièrent à imiter la virtuosité de leurs aînés. Ceux-ci, d'ailleurs, durent reconnaître à leurs successeurs une audace touchant à la témérité, et certains virages de motocyclettes et de cyclecars donnèrent le frisson à plus d'un.

A dire vrai, nous pensons que l'on fait un peu fausse route, et que la réglementation devra



HAWKES EN VITESSE

Si l'on devait admirer l'audace des conducteurs, il était juste également d'applaudir les acrobaties que devaient accomplir les passagers des sidecars. Dès qu'ils abordaient un virage, ils se penchaient à l'extérieur comme pour toucher le sol et lorsqu'ils entraient dans la ligne droite, se plongeaient dans l'intérieur de leur siège, tels des diables sortant d'une boîte et y rentrant.

être modifiée pour les véhicules légers. Tout d'abord, pour les motocyclettes comme pour les cyclecars, plus de cylindrée, mais une consommation maximum, aisément vérifiable en limitant l'approvisionnement à un fût plombé, remis à chaque concurrent. Ce qu'il y a à travailler, c'est surtout, le rendement de ces petites machines dont l'appétit est disproportionné avec la taille.

Puis, plus de divisions ou catégories. Cela ne peut donner aucun enseignement et complique l'épreuve.

Il serait sage de s'en tenir aux 350 centimètres cubes pour les premières et aux 750 centimètres cubes pour les secondes. Cela tendrait à en améliorer le rendement et les rendrait plus maniables en les assagissant. L'engin léger trop rapide est, à proprement parler, une hérésie; l'opinion fut à peu près unanime sur ce point. Il y a là un danger, dont les conséquences ont déjà été éprouvées, à éviter.

La course des motocyclettes montra jusqu'à l'évidence trois choses fort claires; nous les rangerons d'après leur importance. En première ligne, l'inconvénient de la vitesse exagérée : les trois quarts des éliminés le furent à la suite de culbutes. Ensuite, l'inutilité des machines puissantes : le troisième du classement général est un 350 centimètres cubes, et les temps de cette catégorie voisinent de très près avec ceux des 500 centimètres cubes. Enfin, que nous sommes en retard sur l'étranger, notamment l'Angleterre, et que nous avons de commun le défaut de régularité.

Le déchet fut énorme : les deux tiers n'arrivèrent point au bout de la carrière.

Pour les sidecars, ce fut pis : un seul, qui était d'ailleurs un tricar, termina le parcours : Mac Minnies, sur Morgan. Notre représentant, Meuriot, sur René Gillet, qui suivait à près d'une heure, ne put finir à temps, de même que Pellud, sur N. S. U. A noter la malchance de Touchet, sur Rigal Green, disqualifié pour avoir abandonné un pare-boue.

Ce fut une exhibition plutôt malheureuse. Le sidecar méritait mieux : un arrivant sur neuf partants, c'est peu!

Les cyclecars auront également un notable déchet, s'élevant à la moitié. C'est mieux qu'on ne le pensait généralement, et l'impression fut assez bonne. En général, c'est l'excès de vitesse qui causa les abandons.

La lutte, assez confuse en raison du retard apporté à l'affichage des temps, se circonscrivit entre la Bedelia de Bourbeau, la Violet-Bogey de Violet, la Sphinx-Globe de Canoüel, la Ronteix de Ronteix,et le Duo-Car de Messervy. La Super de Lévêque et la Violet-Bogey Pouliez tournèrent assez bien.

L'engin de Bourbeau, qui se classe en tête, était fort bien étudiée pour diminuer la résistance à l'avancement; les Ronteix étaient également de belle allure; mais la meilleure impression fut pour la Mathis. Ces dernières machines sont d'ailleurs plutôt des petites voitures que des cyclecars, au sens exact du mot.

La Violet-Bogey de Violet avait fait une course superbe, se classant seconde de sa catégorie; mais elle fut disqualifiée pour avoir terminé avec une aile démontée, comme aussi Mathis.

En résumé, les cyclecars ont fait plus qu'on ne leur demandait, et le mieux sera de les assagir : la bonne voie n'est pas dans la vitesse, mais dans la régularité et le confort. De ce côté. il y a encore à faire.

A noter que les vainqueurs, sauf Mac Minnies, acclamé par ses compatriotes, furent accueillis sans enthousiasme. Ce ne fut pas très juste.

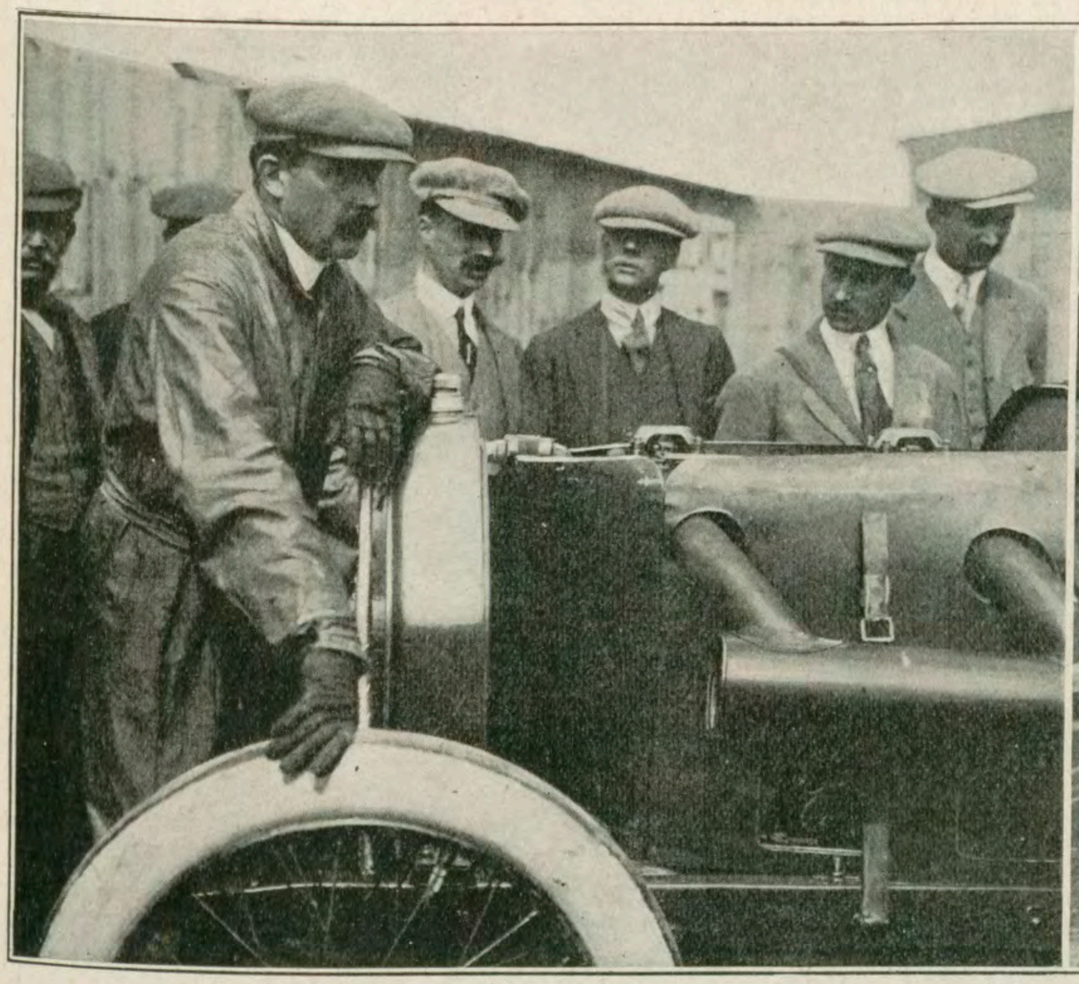
L'ORDRE D'ARRIVÉE :

	Classement p[re] catégorie	Classement général		MOTOCYCLETTES	Temps h.	m.	s.
1re cat.	1	3	Fenton	Clément (Français)	4	27	41
	2	6	Milland	Motosacoche (Suisse)	4	38	
	3	8	Vulliamy	Motosacoche (Suisse)	4	41	31
	4	10	Ball	Douglas (Anglais)	4	55	56
	5	12	Verpault	Terrot (Français)	5	2	25
2e cat.	1	1	Greene	Rudge (Anglais)	4	22	55
	2	2	Cheshire	Triumph (Anglais)	4	26	29
	3	4	Isodi	B. S. A. (Anglais)	4	30	58
	4	5	Cleyton	Triumph (Anglais)	4	34	05
	5	7	Perrin	Peugeot (Français)	4	41	09
	6	9	Woodhouse	B. S. A. (Anglais)	4	45	19
	7	11	Abbott	Rudge (Anglais)	4	59	04
	8	13	Cisey	N. S. U. (Allemand)	5	10	
	9	14	Baudry	Griffon (Français)	5	13	55
	10	15	Newson	Triumph (Anglais)	5	19	16
	11	16	V. Taylor	Zénith (Anglais)	5	25	42
				SIDECARS ET CYCLECARS			
	1	1	Mac Minnies	Morgan (Anglais)	3	53	09
	1	2	Bourbeau	Bedelia (Français)	3	55	54
	2	3	Canoüel	Sphinx Globe (Français)	4	05	11
	3	4	Ronteix	Ronteix (Français)	4	11	16
	4	5	Messervy	Duo Cars (Français)	4	12	24
	5	6	Lévêque	Super (Français)	4	12	32
	6	7	Pouliez	Violet-Bogey (Français)	4	16	47
	7	8	Jolibois	Ronteix (Français)	4	30	15
				Violet-Bogey et Mathis disqualifiés pour perte d'une aile.			

Ainsi se termina le Grand Prix de l'A. C. F. de 1913 qui nous permit d'assister, le premier jour, à une véritable renaissance de l'automobile et à une nouvelle victoire de l'industrie française.

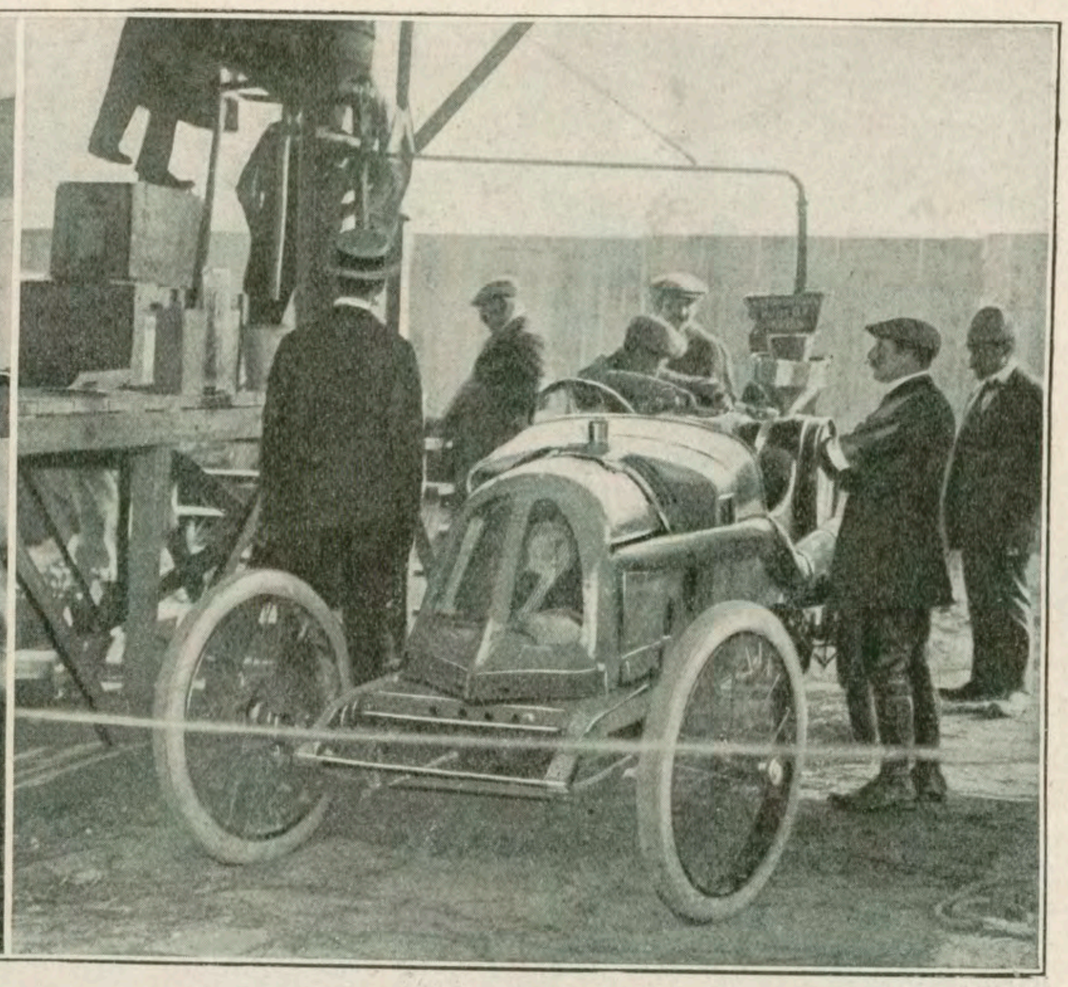
HENRI MIRGUET.

LA VEILLE DE LA COURSE : LE PESAGE



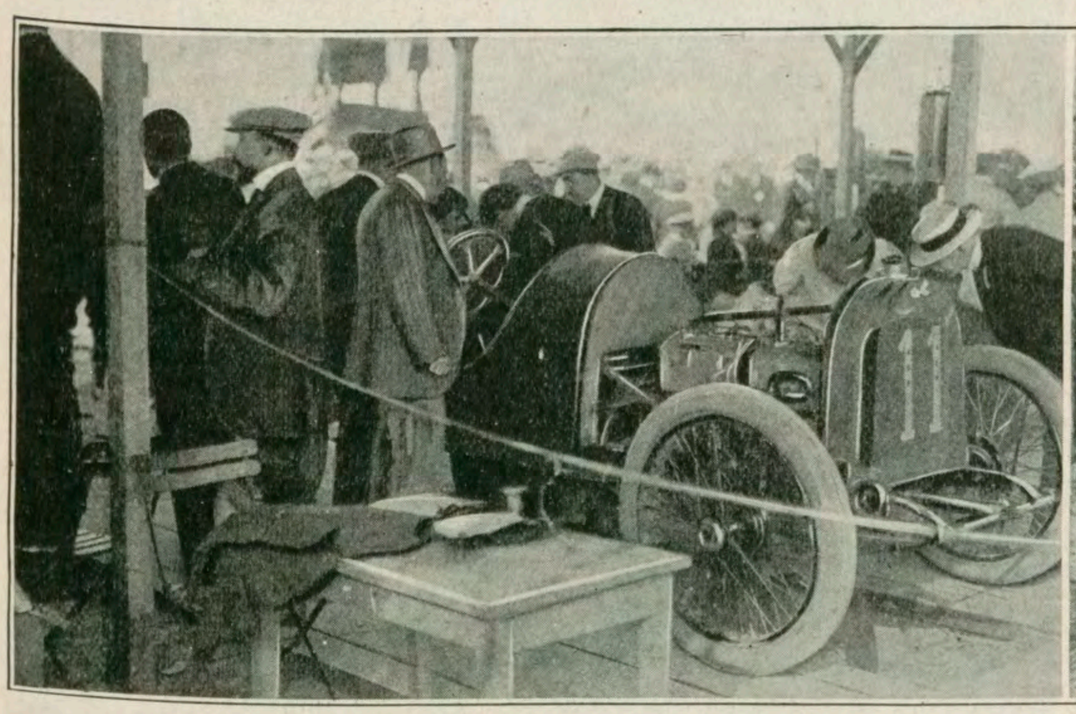
NAZZARO S'EFFORCE DE FAIRE LE POIDS

Les voitures italiennes de Nazzaro, Pope et Moriondo pesaient de 1.150 à 1.180 kilogrammes, au lieu des 1.100 kilogrammes autorisés par le règlement.



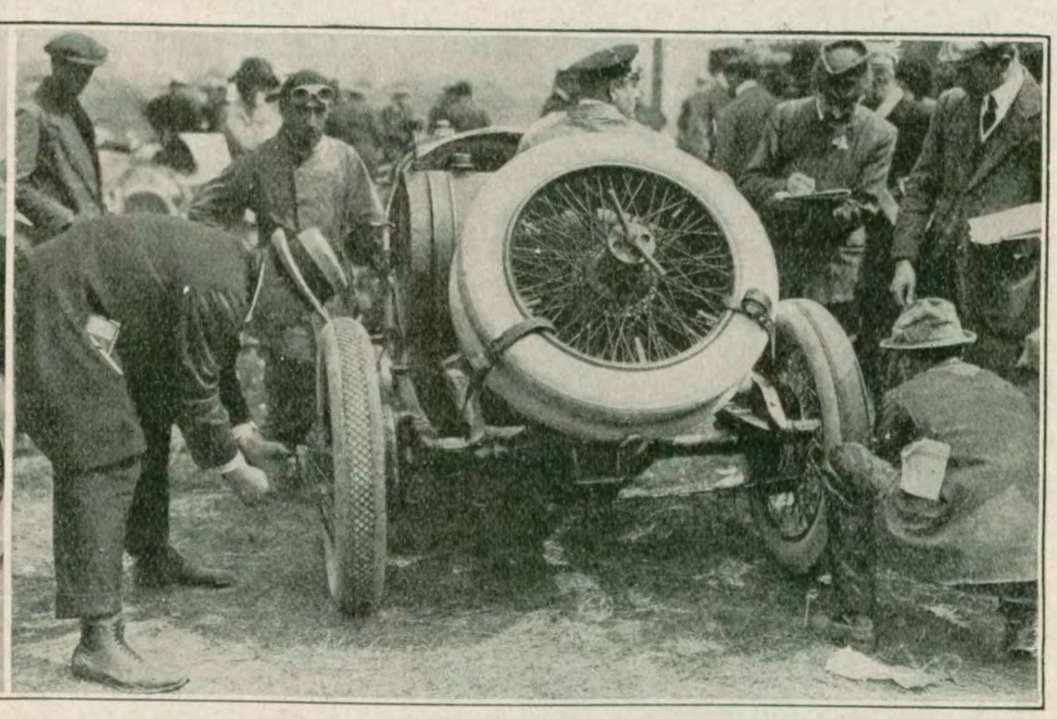
ON REMPLIT LES RÉSERVOIRS

Le carburant était distribué aux concurrents à raison de 183 litres 600. Les réservoirs étaient ensuite minutieusement plombés.



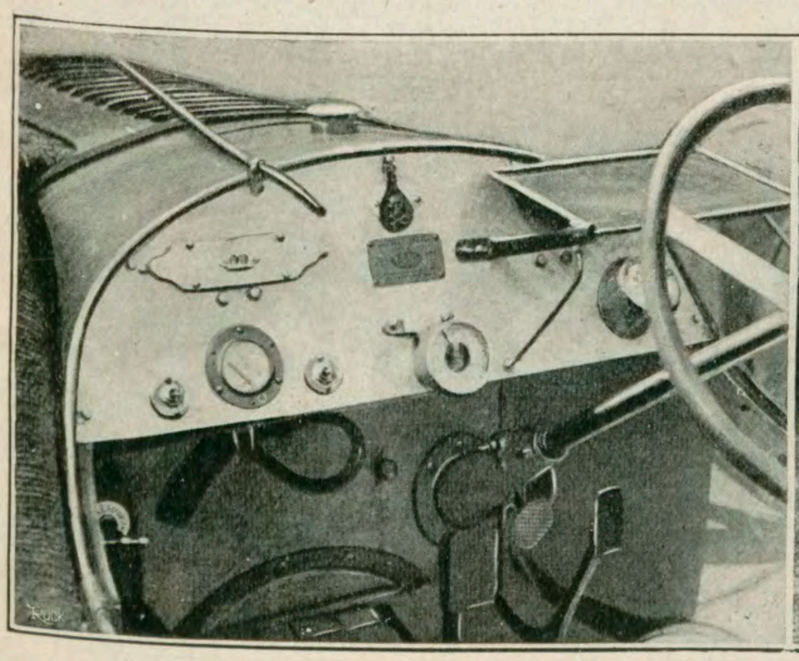
SUR LA BASCULE

Les commissaires pesaient non seulement les voitures, mais encore les conducteurs et leurs mécaniciens. Chaque équipe devait peser au moins 120 kilos.



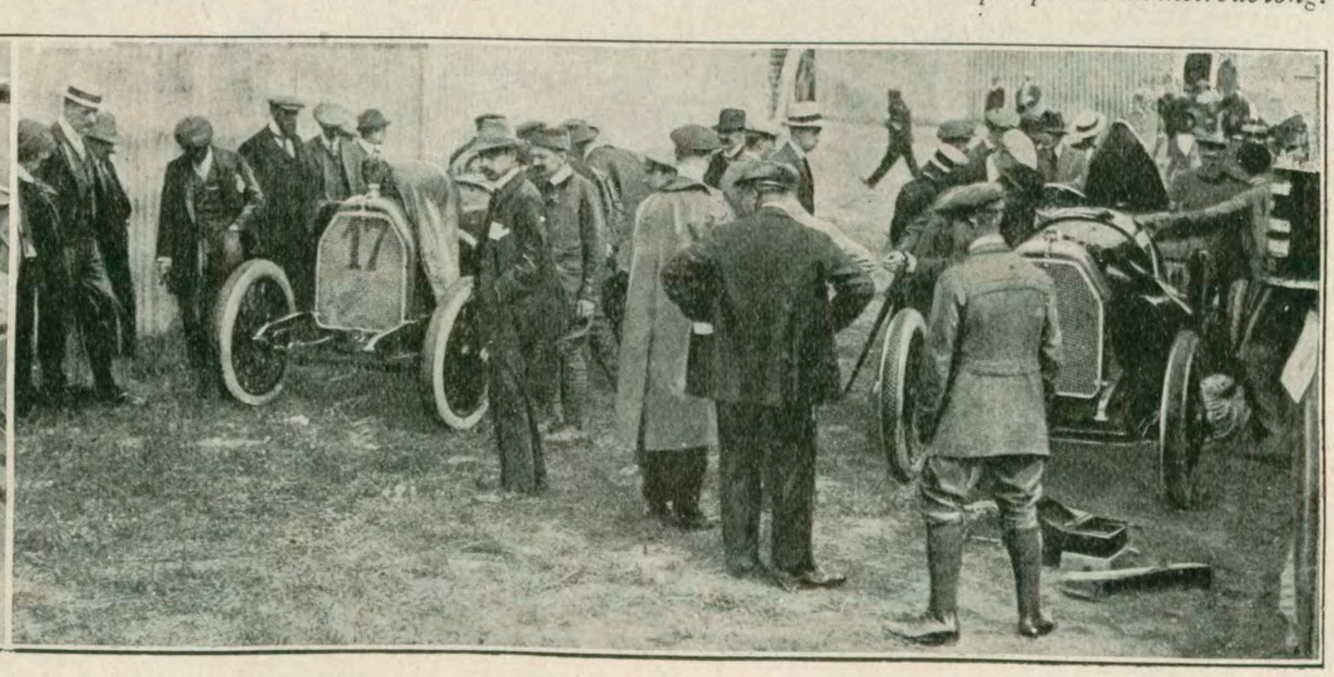
LA VERIFICATION DE LA VOIE

L'encombrement en largeur ne devait pas dépasser 1 m. 75. Les commissaires s'assuraient également si le réservoir d'essence n'avait pas plus d'un mètre de long.



LE FÉTICHE DE GUYOT

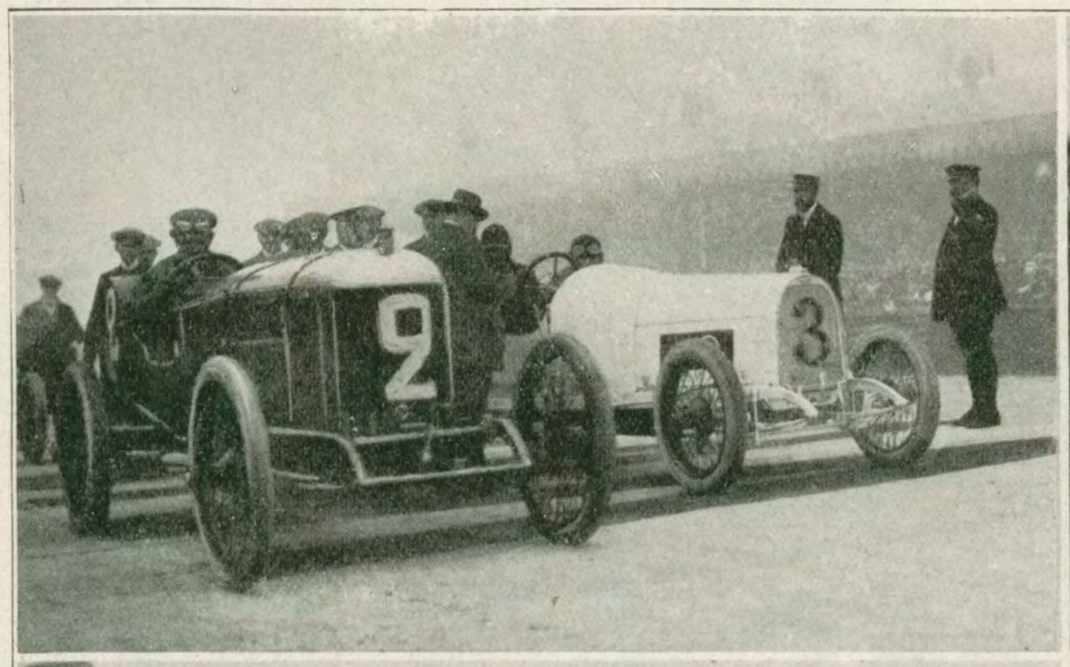
Guyot, pour conjurer le mauvais sort, avait placé sur sa voiture une petite tête de mort qui devait le protéger contre les accidents, crevaisons, etc...

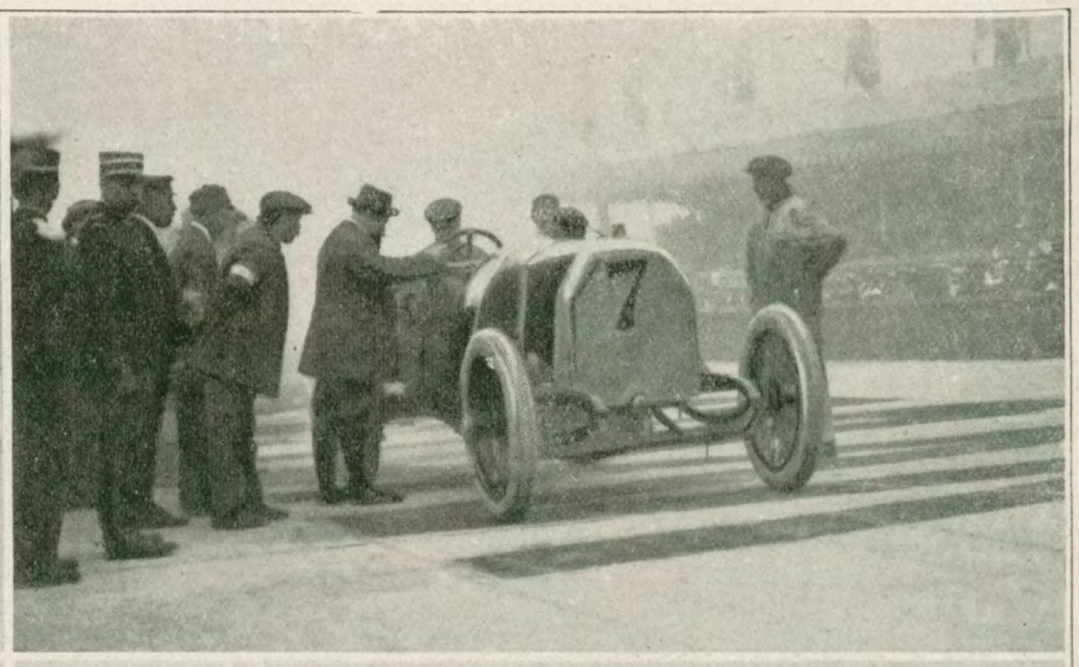


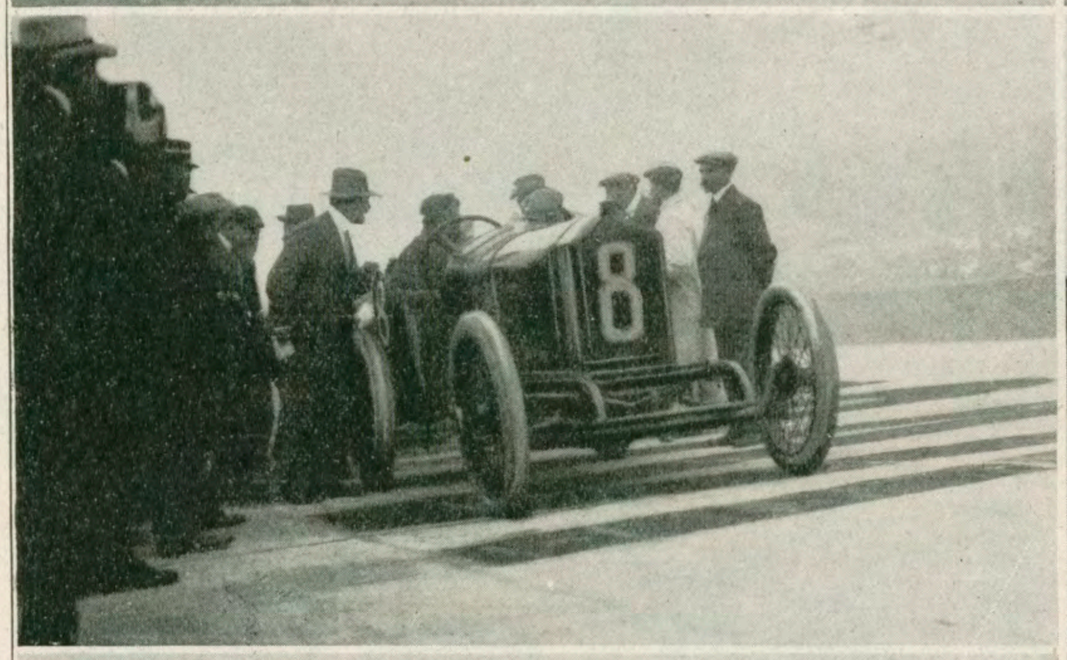
LES VOITURES APRÈS LE PESAGE

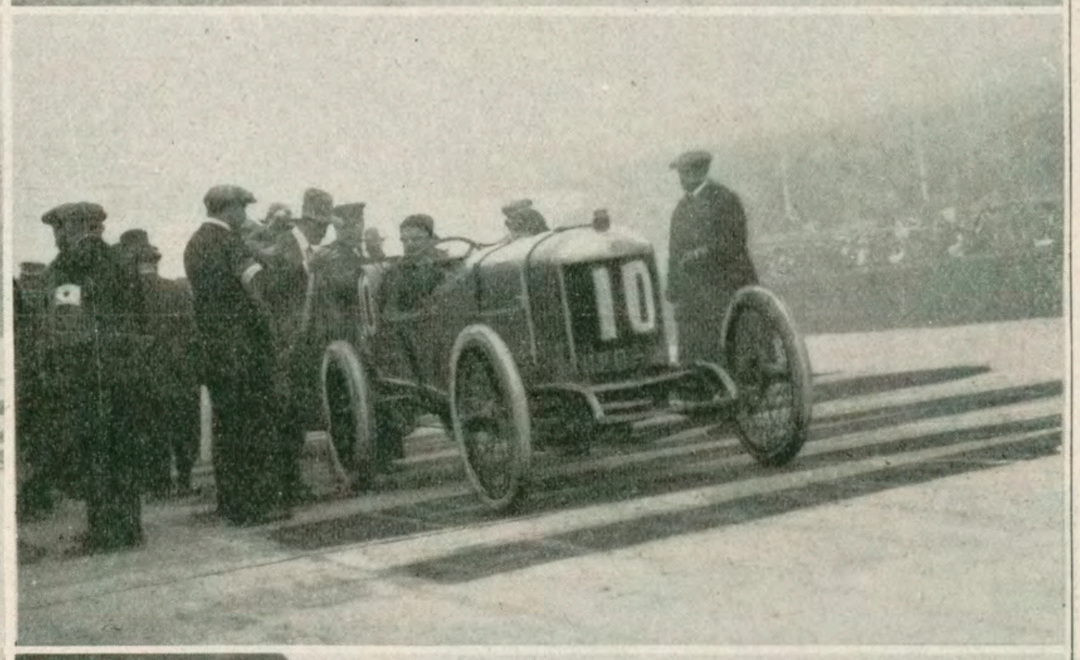
Après le pesage, toutes les voitures étaient conduites dans des boxes rigoureusement fermés jusqu'à l'heure du départ. Elles faisaient toutes le poids, même les trois Italiennes, qui avaient dû pour cela enlever leur tôle de carter et jusqu'à leurs chapeaux de roue.

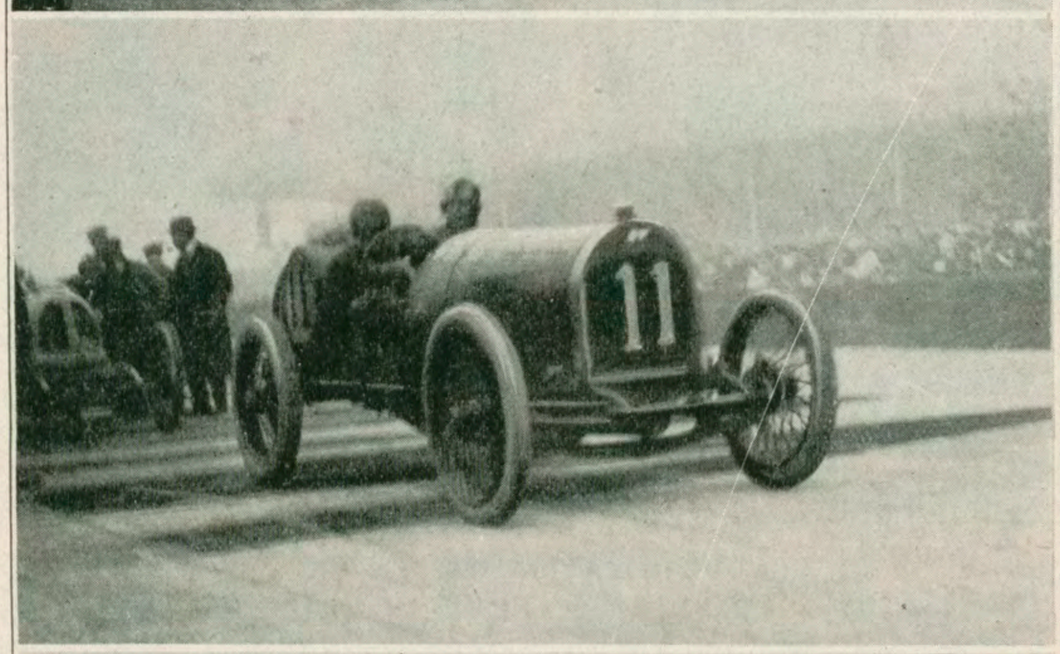
LES CONCURRENTS AU DÉPART

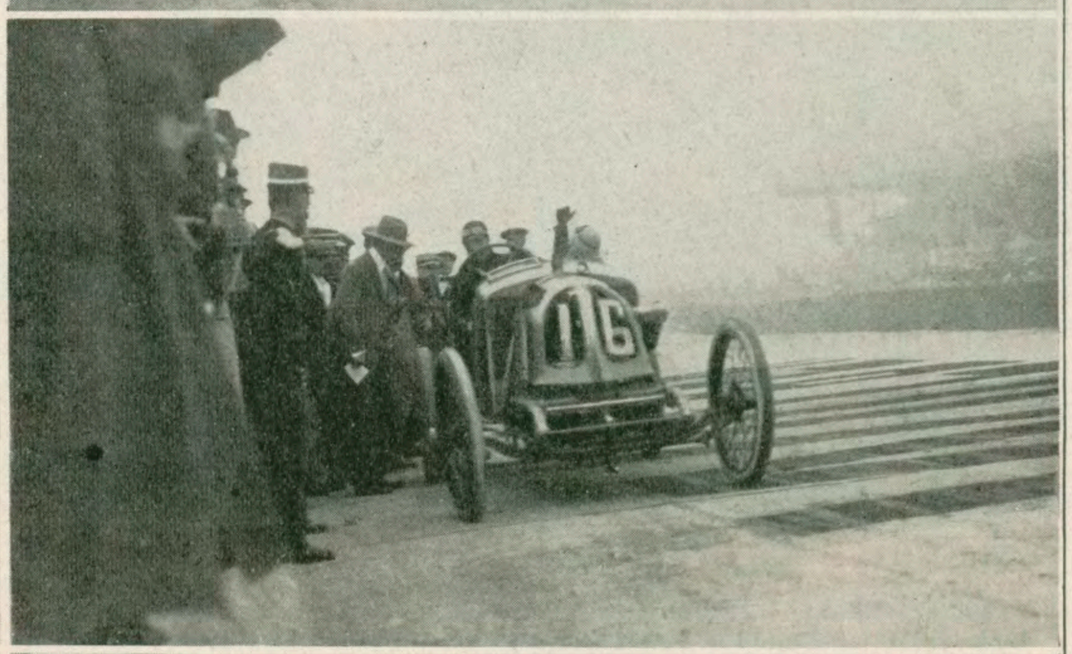


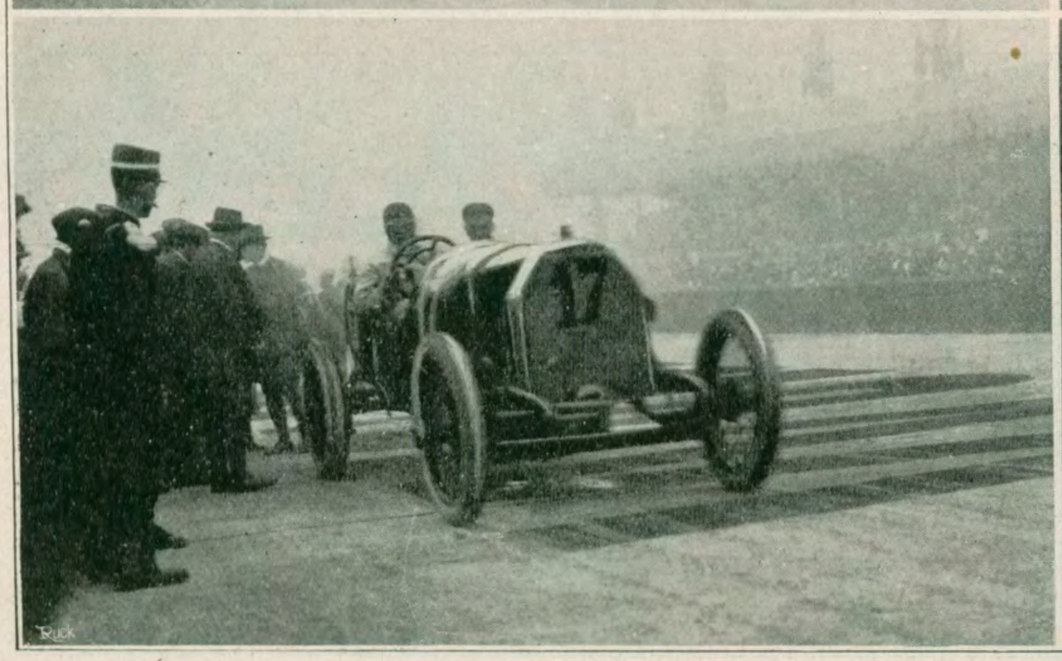


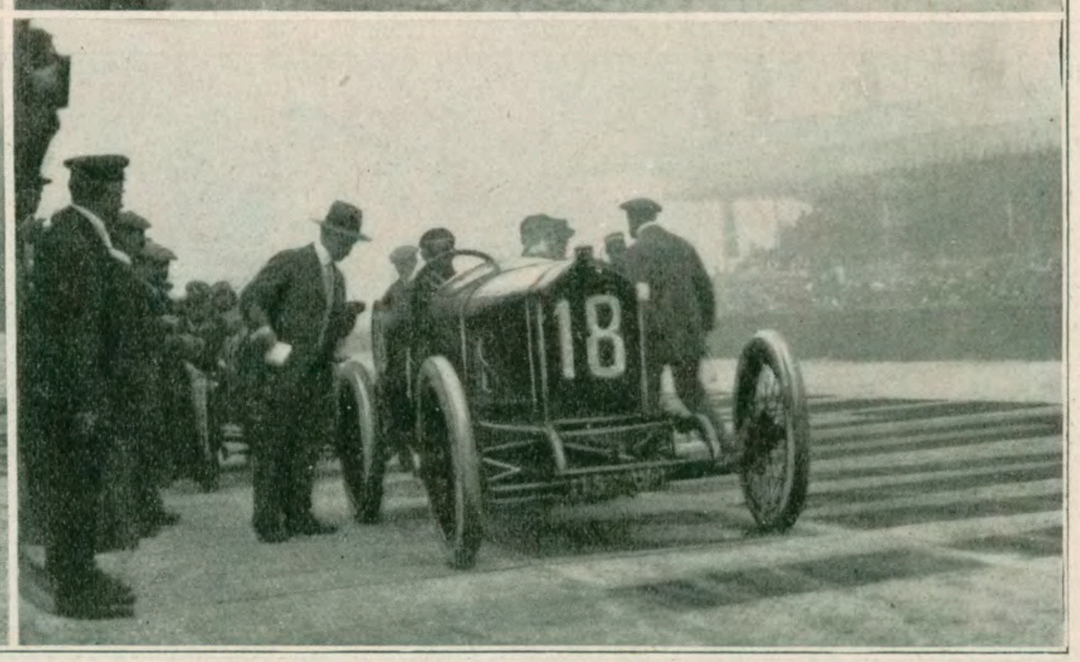










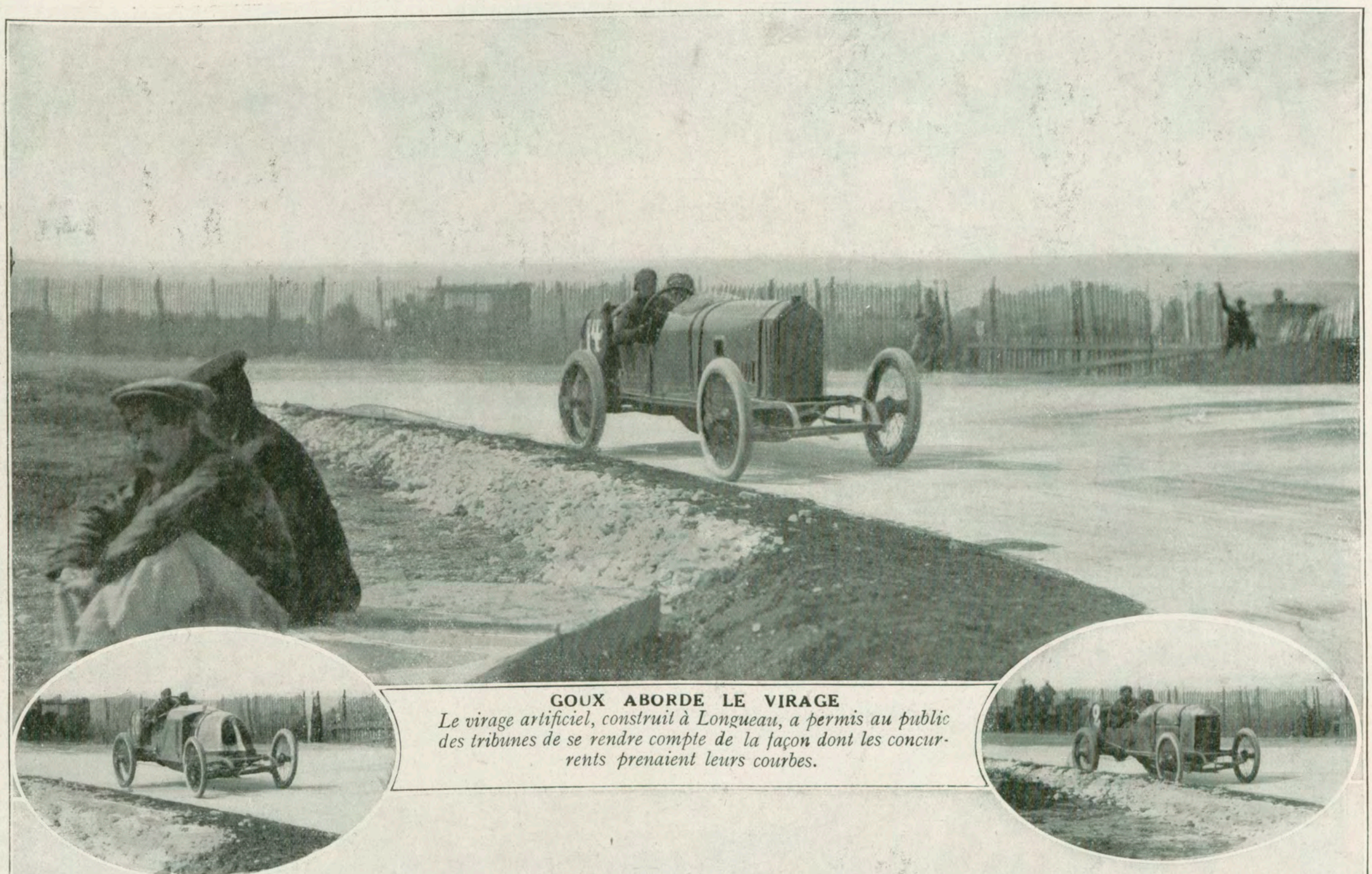


QUELQUES SILHOUETTES DANS LA BRUME

De haut en bas et de gauche à droite : Bablot (n° 2) qui cale par deux fois son moteur, est devancé par Joerns (n° 3) qui s'arrêtera au premier tour ; Nazzaro (n° 7) après une course très régulière, abandonnera au douzième tour, ayant cassé un ressort ; Boillot (n° 8), Guyot (n° 10), Hornsted (n° 11), Champoiseau (n° 16), Moriondo (n° 17), Delpierre (n° 18) qui versa sans mal au pont de Boves, au premier tour.

Les concurrents du Grand Prix de l'A. C. F. devaient se mettre en route, à partir de 5 heures, mais, devant le brouillard épais qui enveloppait le Circuit, les organisateurs retardèrent le départ jusqu'à 5 h. 31 minutes.

LE VIRAGE DES TRIBUNES



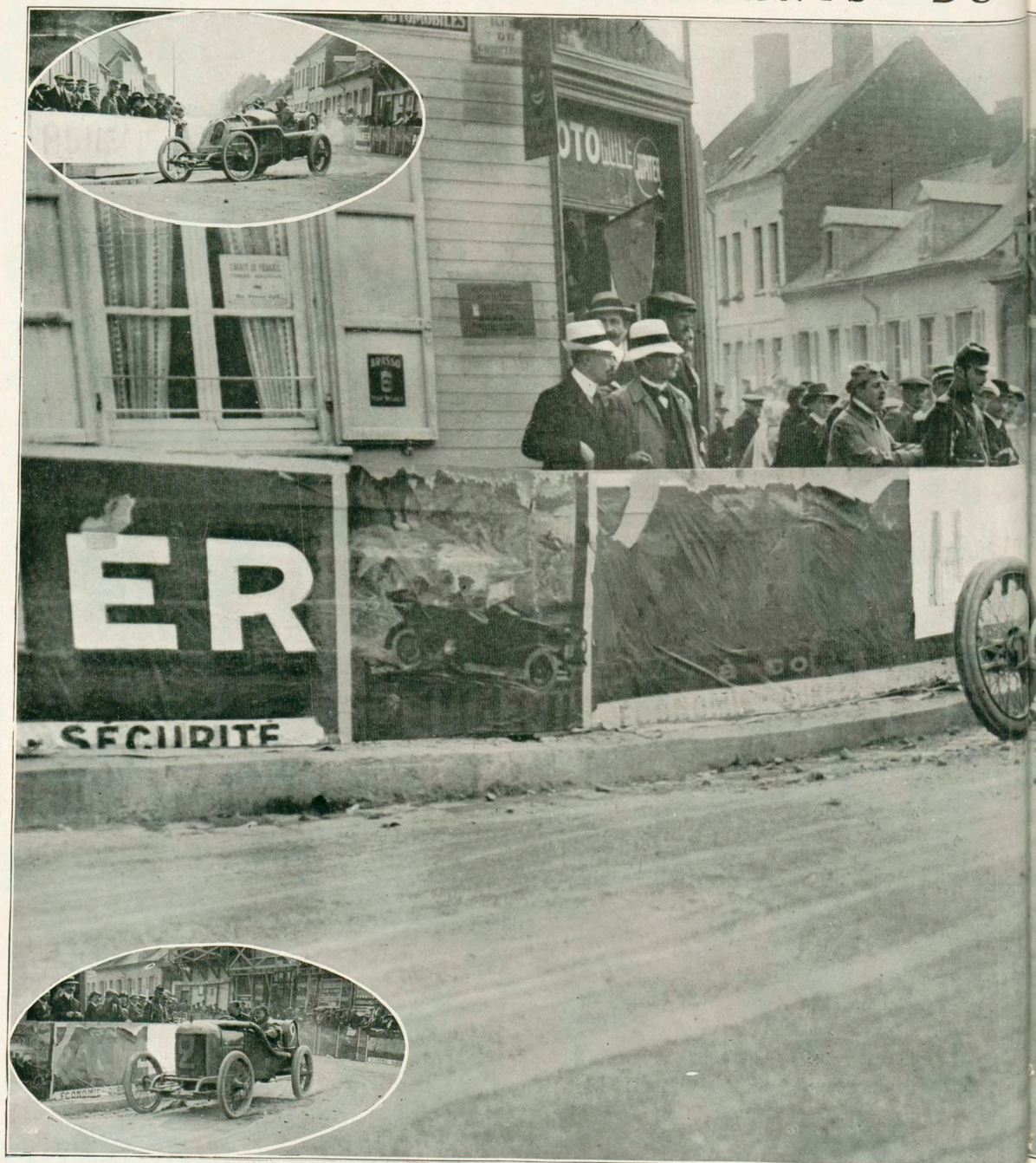
GOUX ABORDE LE VIRAGE

Le virage artificiel, construit à Longueau, a permis au public des tribunes de se rendre compte de la façon dont les concurrents prenaient leurs courbes.

GUYOT ENTRE EN VITESSE DANS LE VIRAGE

Guyot, à mi-course, était en tête, il précédait Boillot de deux minutes, et Goux de deux minutes et demie. (Pneus Continental, carburateur Claudel, huile Gargoyle Mobiloil.) En médaillon, à gauche : Thomas aborde le virage à grande vitesse. En médaillon, à droite : Bablot amorce son virage. Bablot, retardé au début de la course par le brouillard qui troublait sa carburation, a fait une fin de course foudroyante, battant et rebattant le record du tour. (Pneus Continental.)

UN DES POINTS ÉMOUVANTS DU CIRCUIT : LE VIRAGE DE MOREUIL

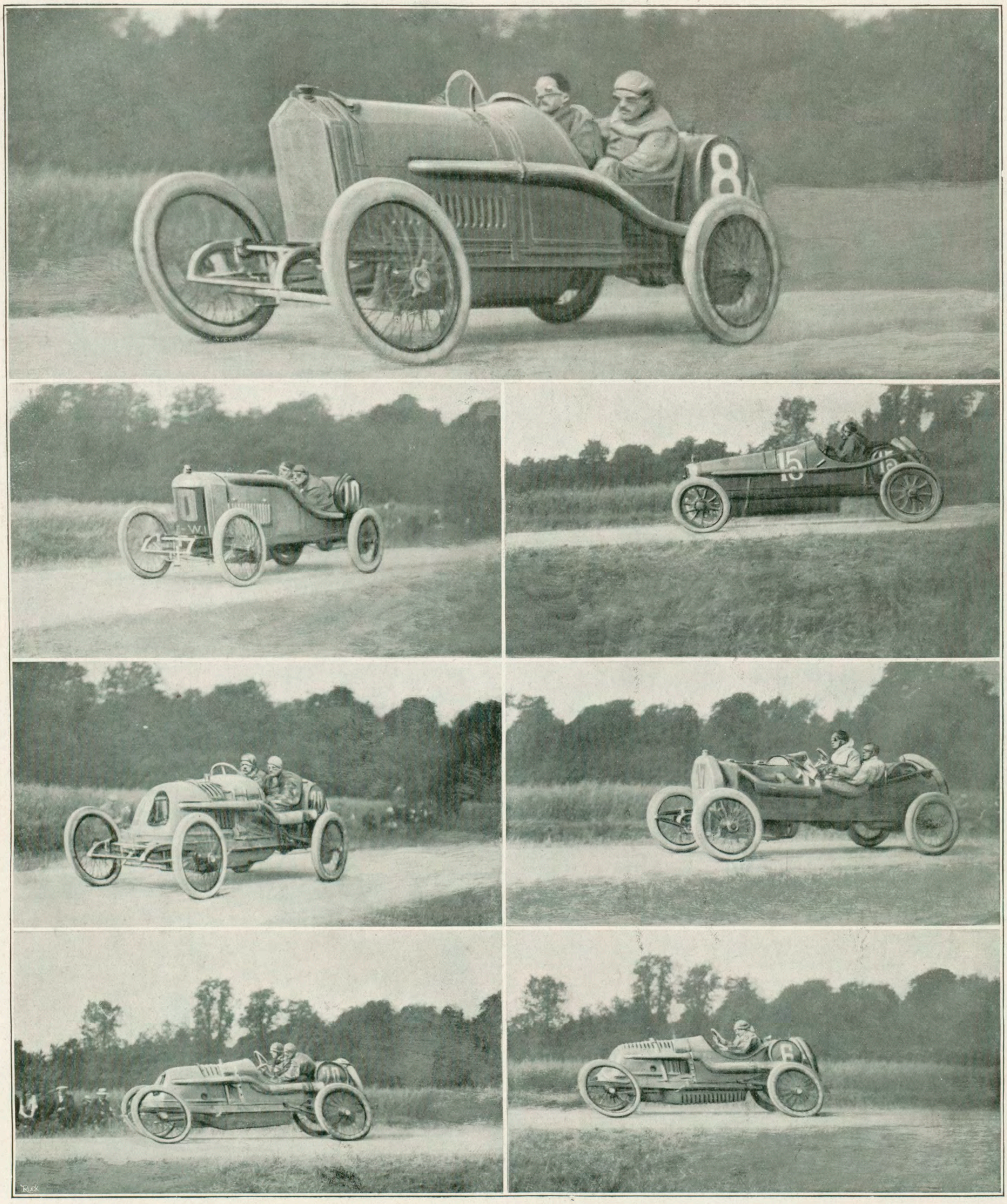


(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

BOILLOT PREND EN VITESSE ET A LA CORDE LE VIRAGE DE MOREUIL

Le Circuit d'Amiens a été âprement disputé jusqu'au seizième tour, où la victoire de Boillot se dessinait nettement : Boillot, d'abord, a pris la tête, bouclant le premier tour à 115 kilomètres à l'heure, malgré la brume opaque; Goux a mené ensuite, puis Guyot; c'était, à ce moment, un duel acharné entre les trois hommes, mais plus directement encore entre Boillot et Guyot. Celui-ci, au seizième tour, perdait toute chance de gagner, à la suite d'un fâcheux accident : son mécanicien, au cours d'un arrêt, étant descendu en voltige, était tombé sous la voiture et s'était blessé à la jambe, Guyot devait le ramener à petite allure au ravitaillement. Guyot éliminé, Boillot se contentait de rouler régulièrement jusqu'à l'arrivée. (Voiture Peugeot, roues détachables Rudge-Withworth, Essence Motricine).— En médaillon, en haut, à gauche : Croquet sur sa Schneider (pneus Continental); à droite : Chassagne ; en bas, à gauche : Bablot (pneus Continental); à droite : Guyot, le concurrent malheureux de l'épreuve (pneus Continental).

A 150 KILOMÈTRES A L'HEURE



QUELQUES CONCURRENTS EN VITESSE

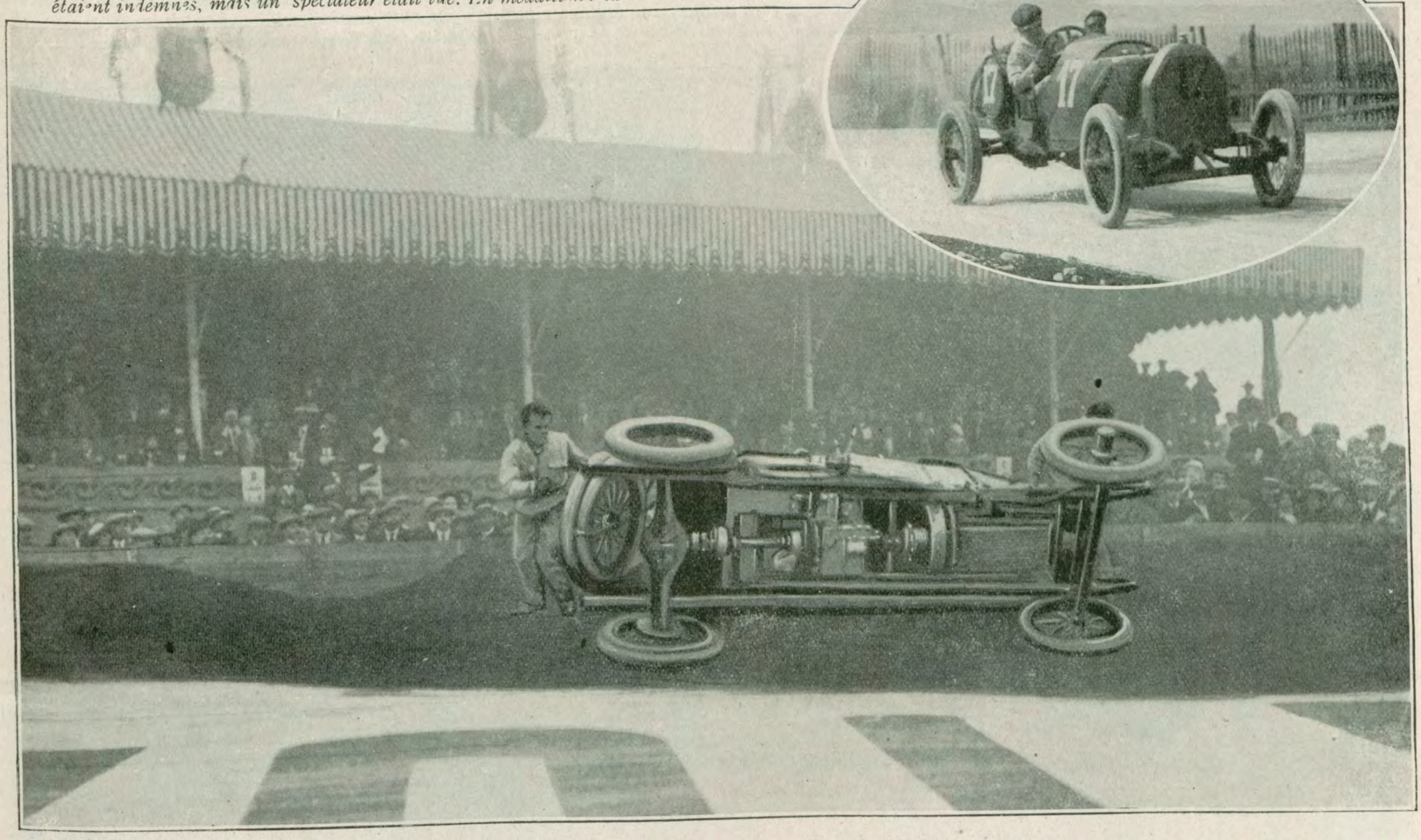
De haut en bas et de gauche à droite : Boillot (n° 8), Guyot (n° 10), Chassagne (n° 15), Thomas (n° 20), Moriondo (n° 17), Thomas (n° 20) au 5e tour. Croquet (n° 16). Malgré la vitesse, les voitures apparaissent très nettement avec la déformation caractéristique des roues. C'est ainsi que l'on voit combien la carrosserie de Moriondo (n° 17), a souffert de la chute au premier virage devant les tribunes, du conducteur italien.

C'est certainement dans la ligne droite de 14 kilomètres, qui formait le premier côté du parcours triangulaire, que les concurrents ont atteint la plus grande vitesse, un de nos opérateurs, placé avant Demuin, a pu en prendre quelques-uns au passage.

LES ACCIDENTS DU CIRCUIT

LA VOITURE DE GUINESS DANS LA RIVIÈRE DE L'AVRE

Guiness, en sortant d'une courbe légère à Boves, rentrait dans la palissade, dégringolait un talus à pic et tombait dans la rivière de l'Avre, d'une hauteur de 6 mètres; son mécanicien et lui étaient indemnes, mais un spectateur était tué. En médaillon : la voiture dans l'eau.

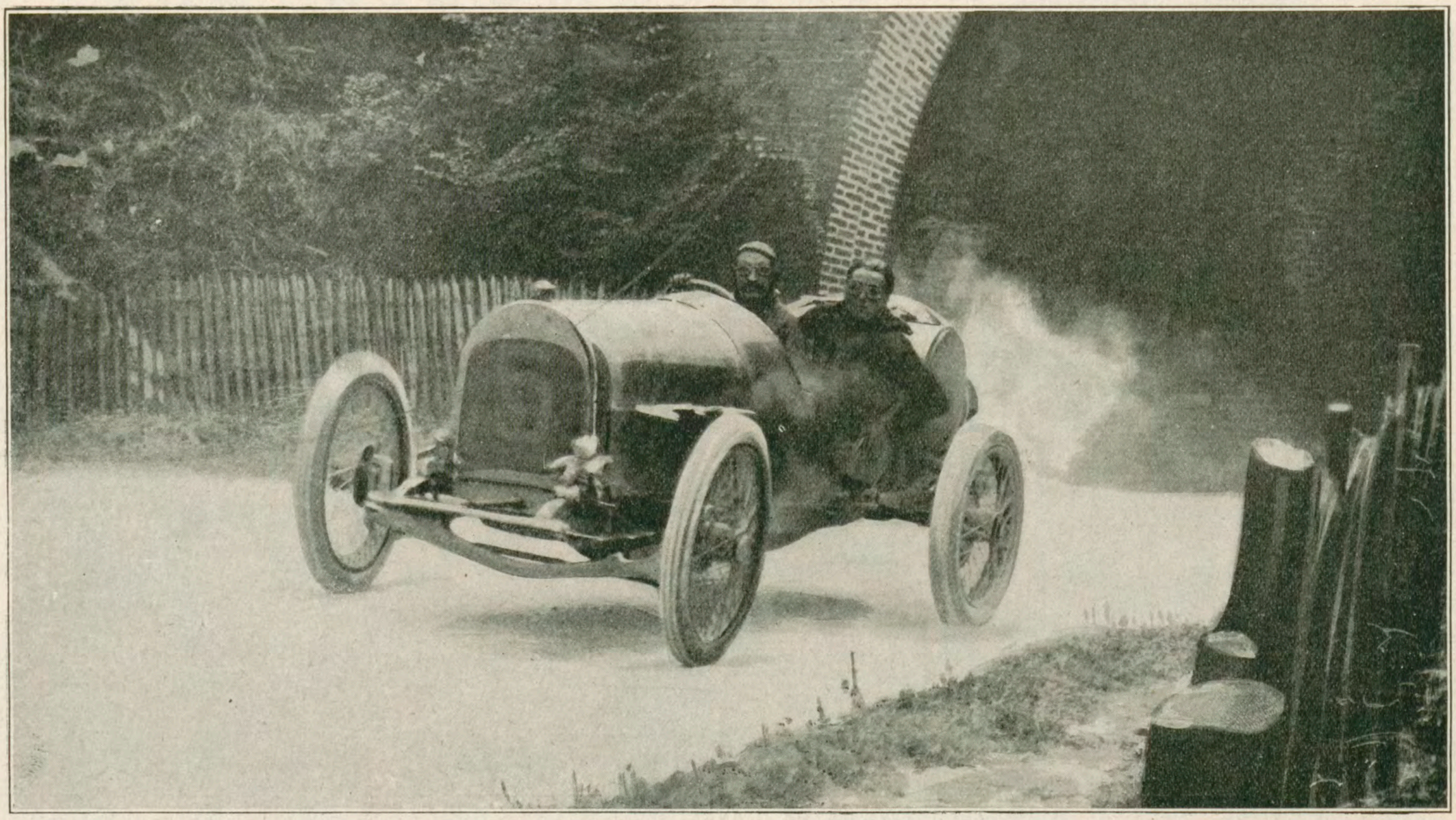


MORIONDO ET SON MÉCANICIEN RELÈVENT LEUR VOITURE

En abordant à grande vitesse le virage des tribunes, au premier tour, Moriondo dérapait et culbutait à deux mètres du public, dans le remblai de scories. Avec un sang-froid extraordinaire, Moriondo et son mécanicien remettaient leur voiture sur ses roues, changeaient un pneu qui avait éclaté et repartaient sur leur engin cabossé, aux applaudissements du public. En médaillon : Moriondo à son second passage devant les tribunes.

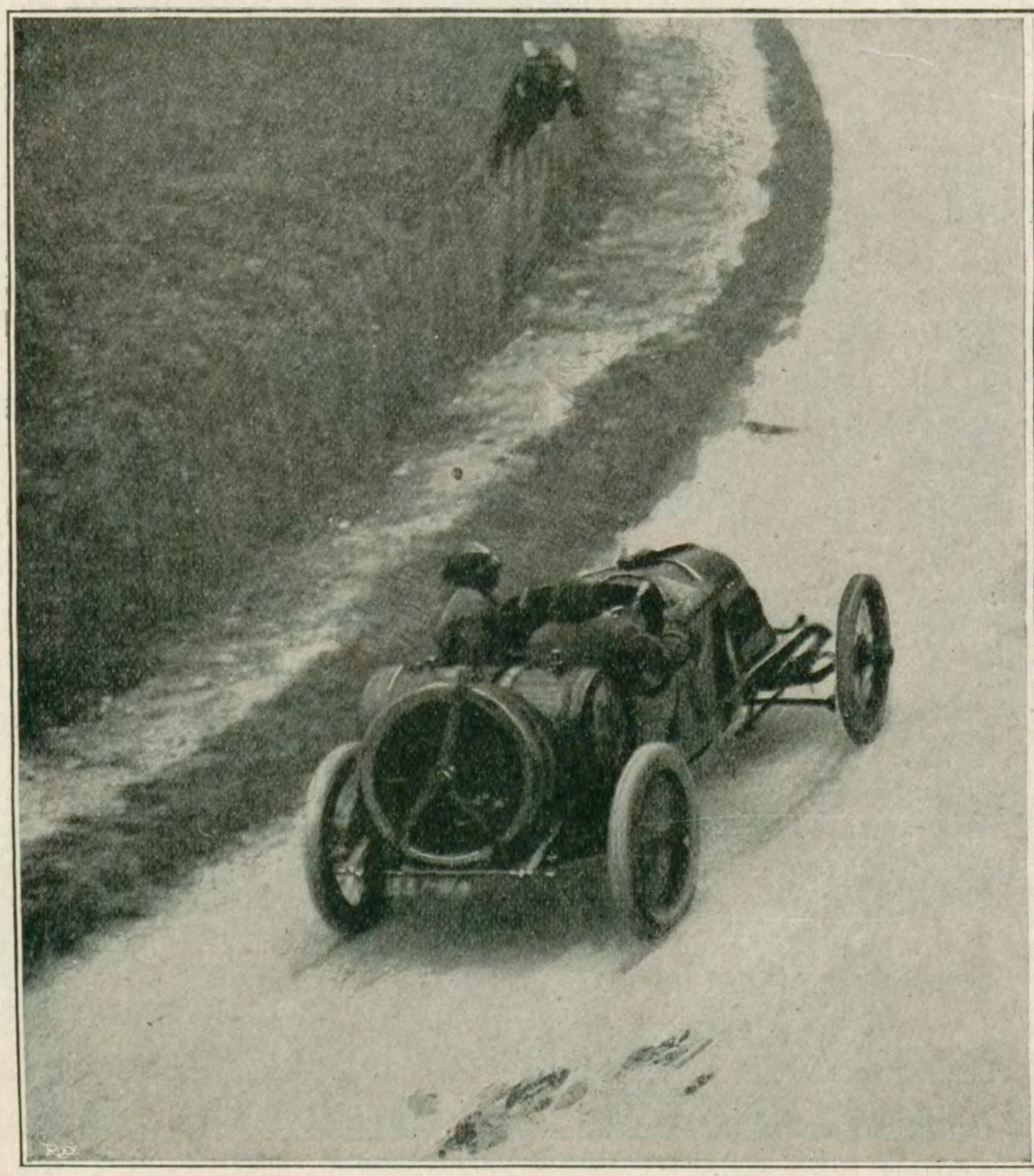
Quatre voitures ont culbuté en vitesse dans le Circuit d'Amiens, mais aucun des hommes qui les montaient n'a été blessé. Le seul accident mortel à enregistrer a été celui du spectateur heurté par Guiness à Boves.

AU PONT DU SÉMAPHORE DE LONGUEAU



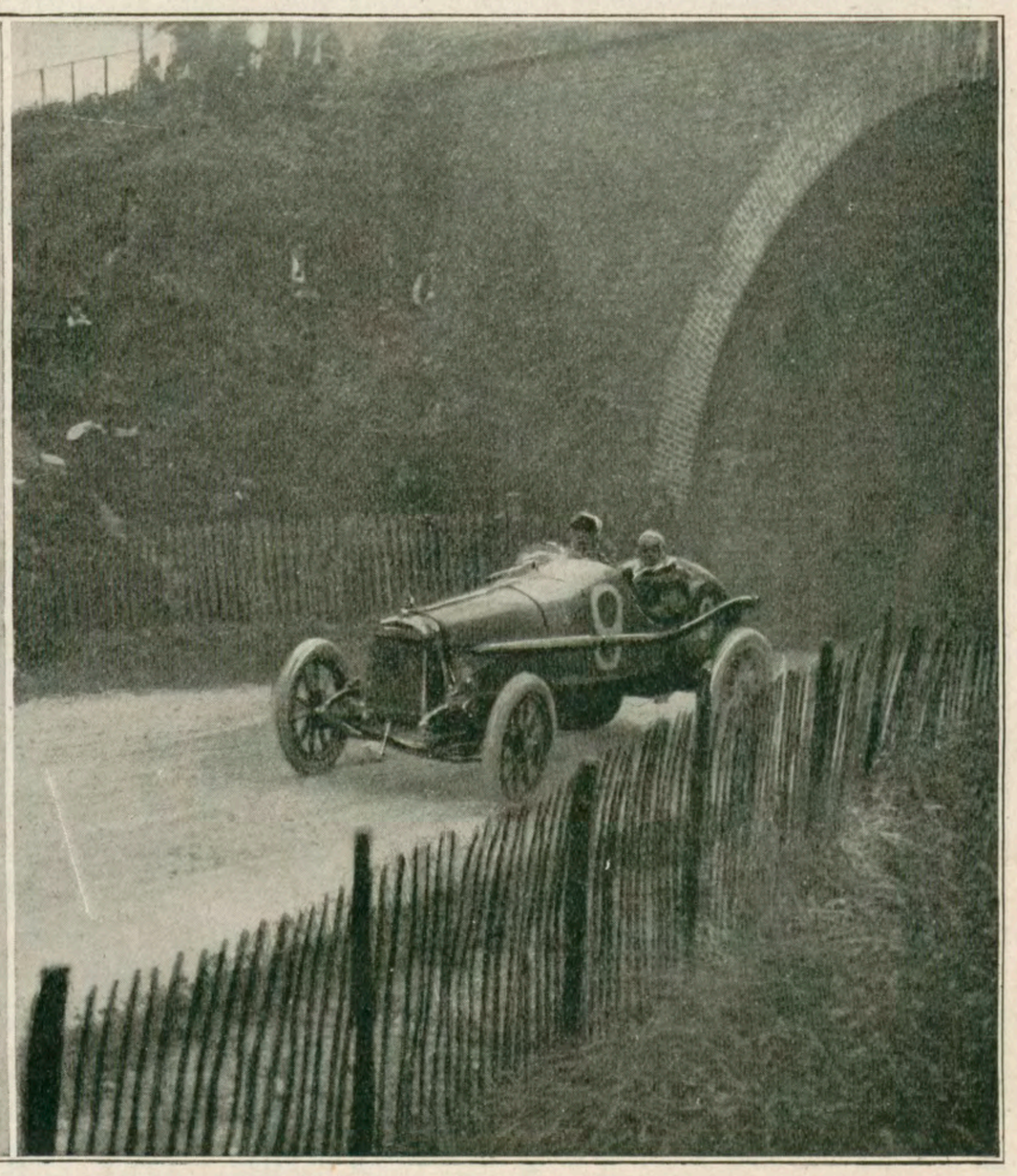
CHRISTIAENS SUR SA VOITURE EXCELSIOR

Chistiaens et Hornsted, bien que n'ayant pas étudié le Circuit, ont fait une course magnifique de régularité sur leurs 6-cylindres Excelsior de série : Christiaens a couvert le parcours à plus de 102 de moyenne. Les deux Excelsior sont certainement, de toutes les voitures qui ont terminé, celles qui ont le moins consommé d'essence. (Carburateur Claudel. Huile " Gargoyle Mobiloil ".) Elles ont fait toute la course avec le même train de pneus : des Palmer à cordes.



LA SORTIE DU PONT DU SEMAPHORE

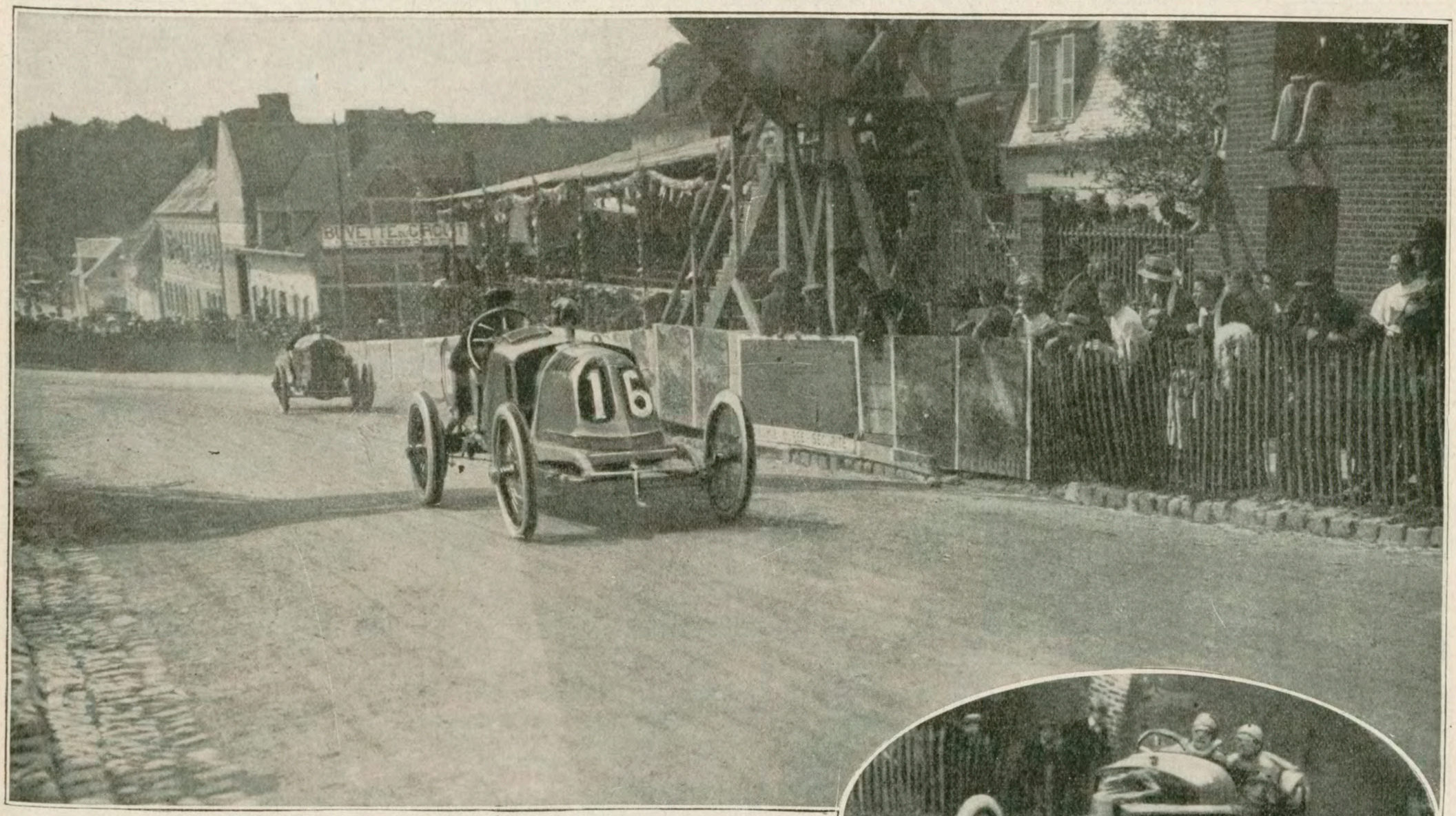
Les concurrents étaient signalés par le poste de vigie installé aux tribunes, et leur passage annoncé par un coup de trompette.



RESTA A LA SORTIE DU PONT

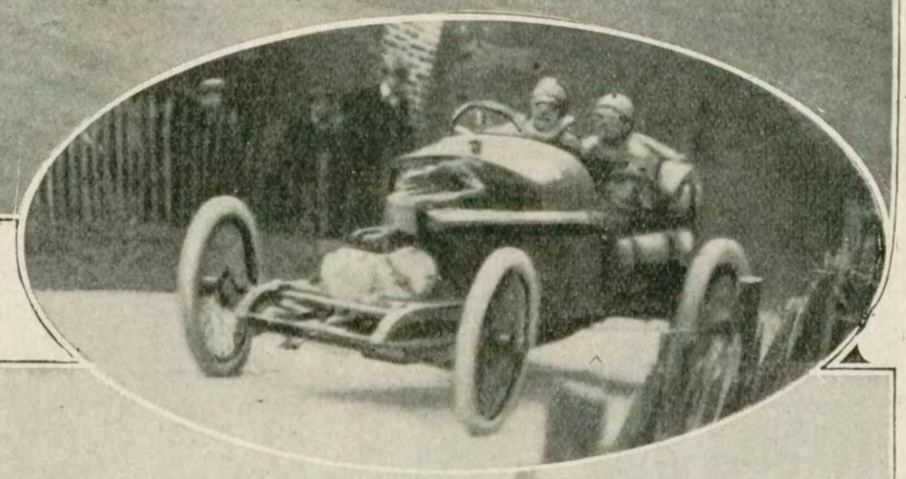
Resta, le second de l'an dernier dans le Grand Prix de Dieppe (Coupe des Trois Litres), se classa sixième, en 8 h. 21 m. 30 s.

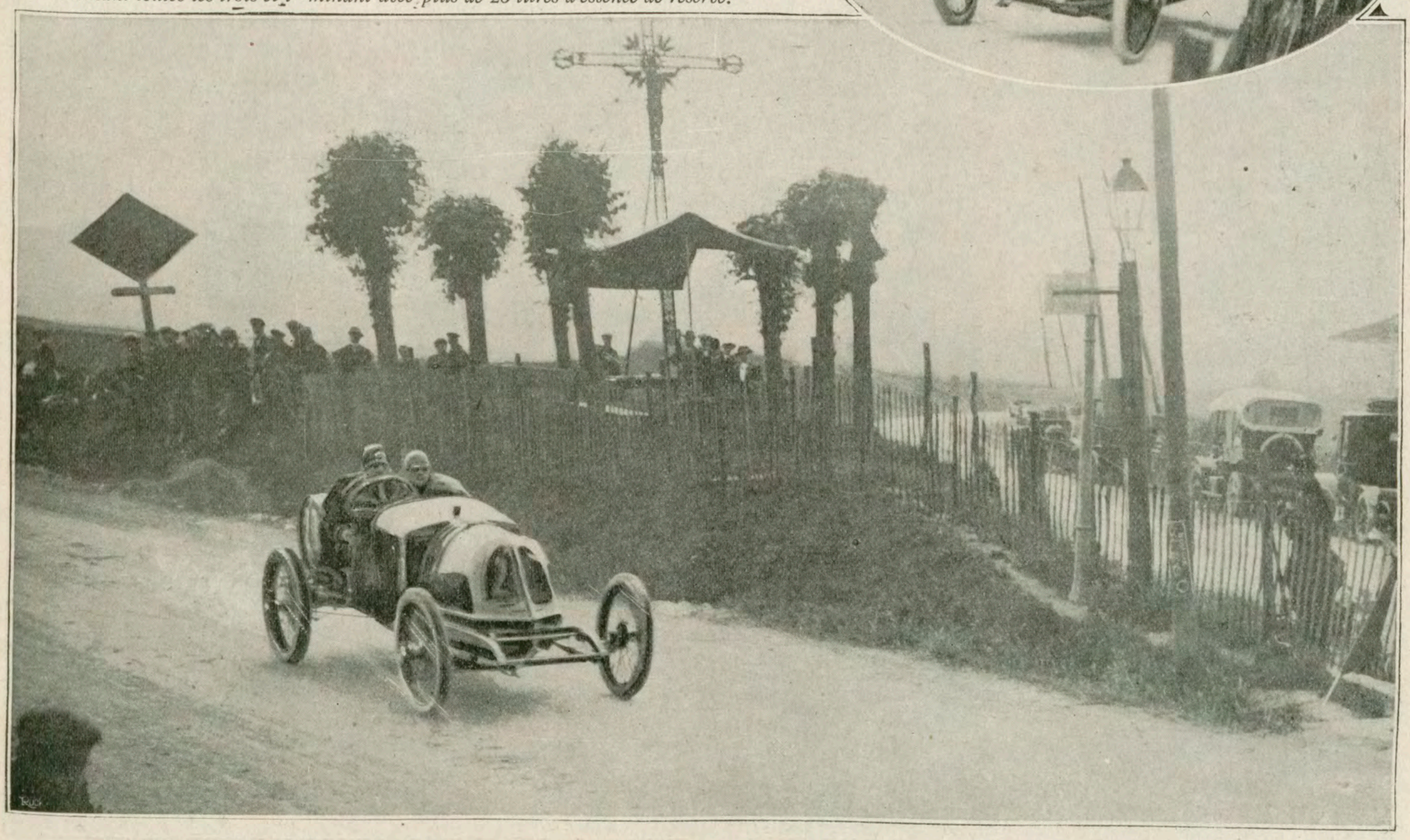
LES SCHNEIDER AU CIRCUIT D'AMIENS



CHAMPOISEAU AU VIRAGE DE MOREUIL

La marque Th. Schneider avait mis en ligne des voitures de série. Ces voitures, pilotées par Champoiseau, Thomas, Croquet, ont fait une course d'une régularité étonnante, se classant toutes les trois et terminant avec plus de 20 litres d'essence de réserve.



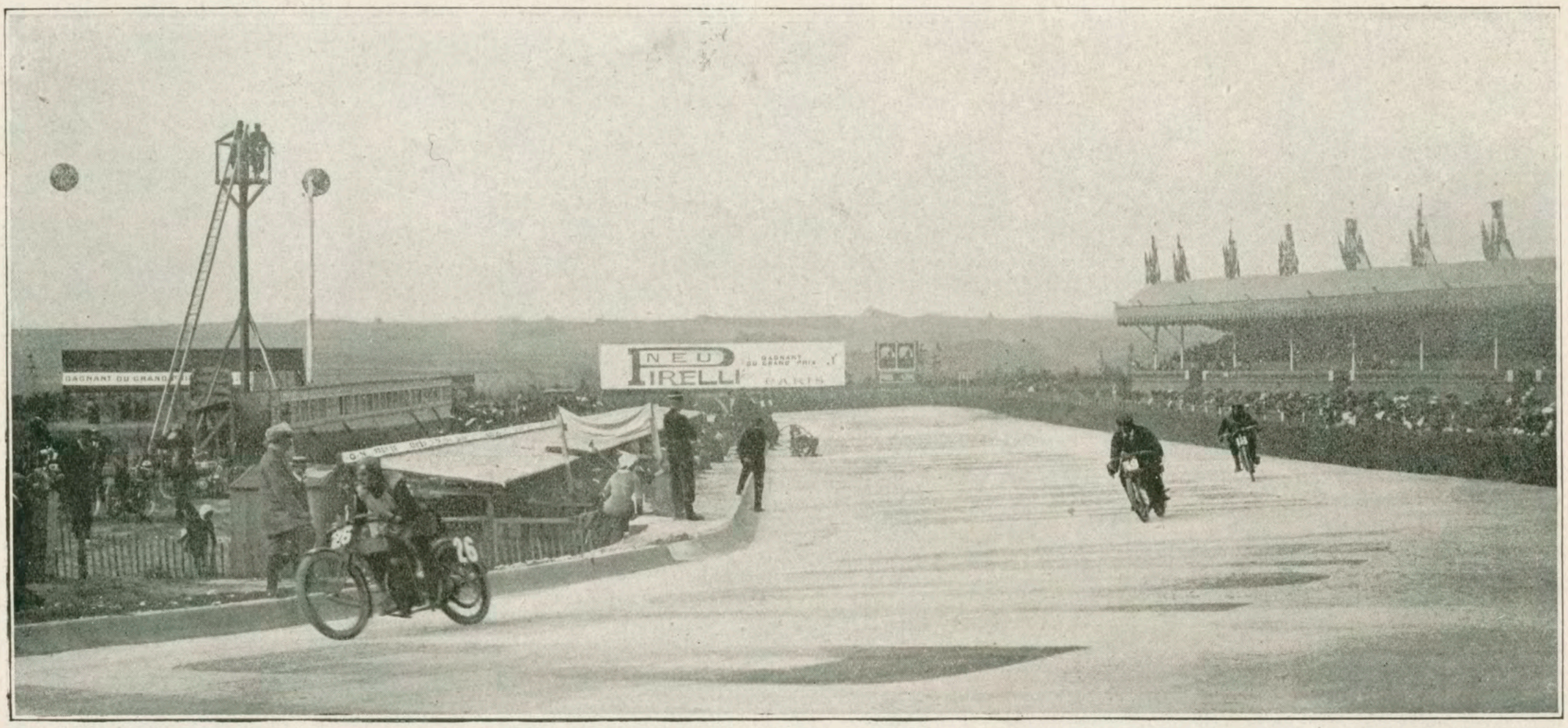


CROQUET EN VITESSE

Les Schneider, souples et silencieuses, ont fait preuve d'une tenue extraordinaire. Leur conducteurs prenaient les virages à toute allure, sans dévier de leur route. La quatrième Schneider aurait été également à l'arrivée, mais son conducteur, Gabriel, a préféré s'arrêter, un retour de flamme ayant fait fondre le plomb placé par les commissaires au carburateur. En médaillon : Thomas, (Pneus Continental, carburateur Claudel. Huile "Gargoyle Mobiloïl".)

LE GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)



UN PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES

Le Grand Prix des motocyclettes, qui se disputait le lendemain du Grand Prix des voitures, comprenait un parcours de 349 kil. 811, sur un circuit de 17 kil. 292. Les motocyclettes étaient réparties en deux catégories : l'une, pour moteurs à cylindrée de 350 centimètres cubes, avait réuni 13 partants, l'autre, pour moteurs à cylindrée de 500 centimètres cubes, 34 coureurs.

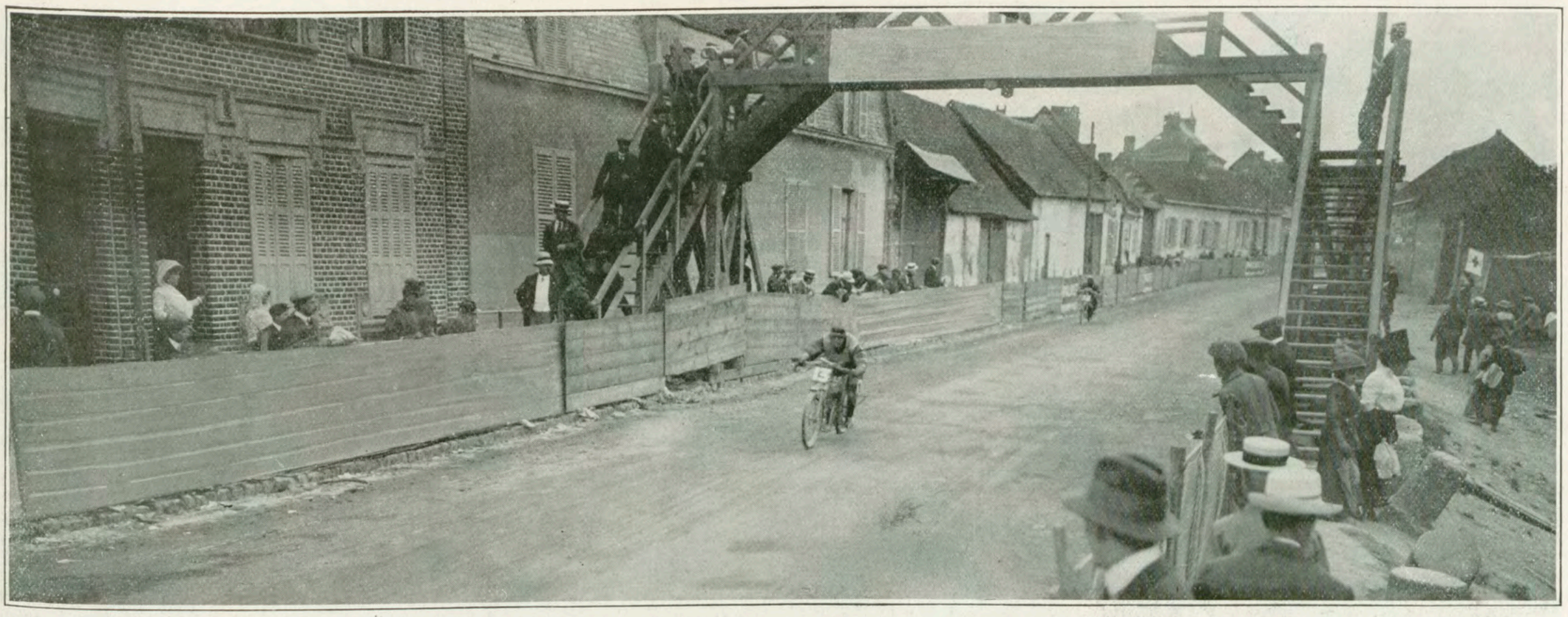
FENTON SE RAVITAILLE

Greame Fenton s'attribua la victoire dans la première catégorie, couvrant en 4 h. 27 m. 41 s. les 349 kil. 811 du parcours, soit à une vitesse moyenne de 78 kil. 871 à l'heure.

GREENE APRES LA VICTOIRE

L'Anglais Greene, vainqueur de la seconde catégorie et premier du classement général, passa en tête un peu avant la moitié de la course et remporta la victoire en 4 h. 22 m. 55 s., à 80 kil. 79 m. de moyenne horaire. (Pneus Continental.)

LA VICTOIRE DE FENTON

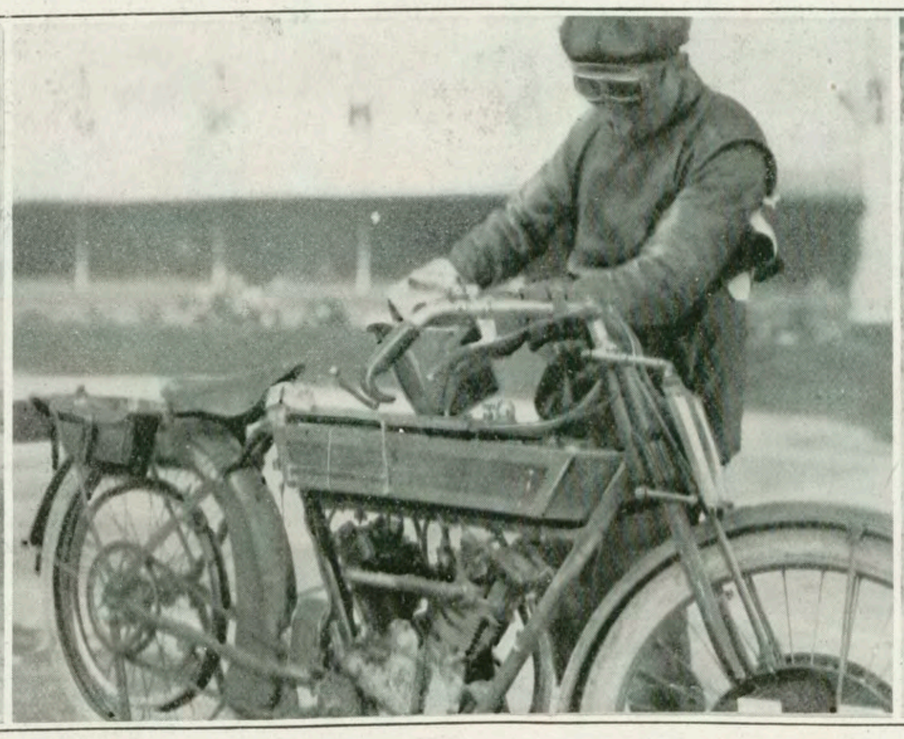


FENTON A BOVES

Fenton, qui remporta la victoire dans la première catégorie du Grand Prix des motocyclettes, termina à moins de cinq minutes du vainqueur de la seconde catégorie, malgré la différence de cylindrée. (Pneus Dunlop, huile Gargoyle Mobiloil.)

FENTON REPART

Fenton, qui vient d'effectuer son dernier ravitaillement, repart pour les derniers tours.

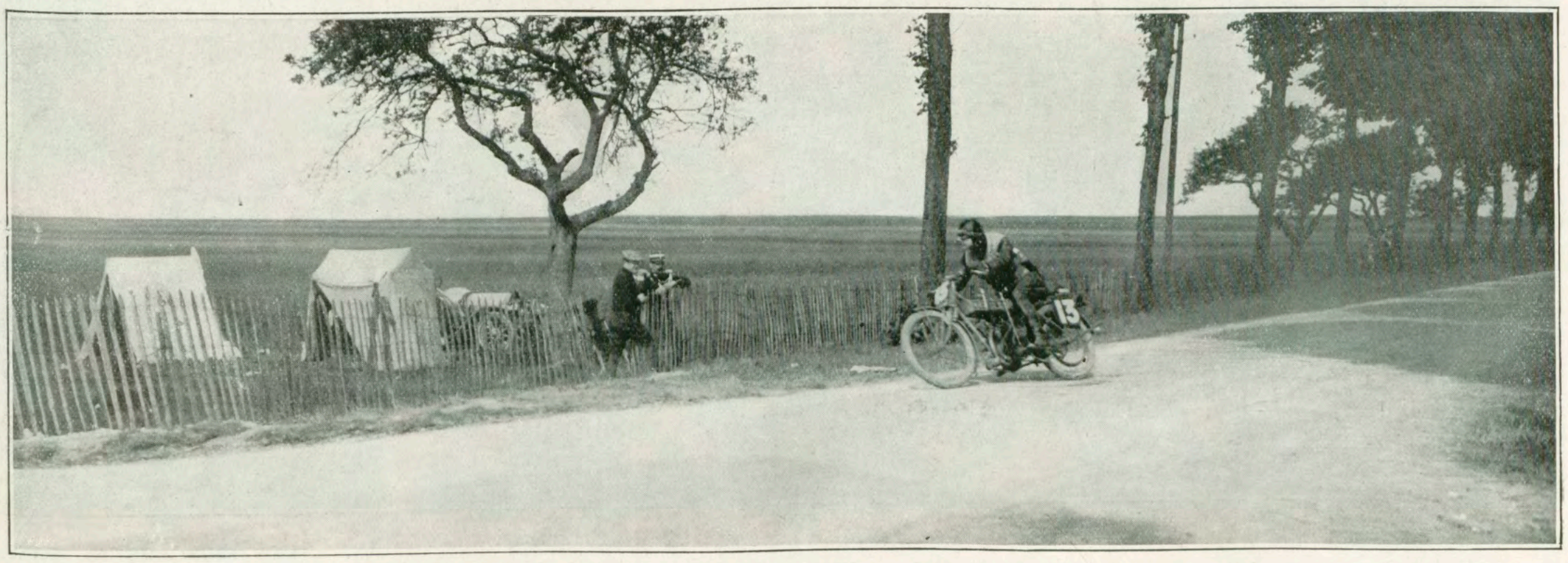


VULLIAMY RAVITAILLE

Vulliamy se ravitaille. Il prendra la troisième place de la première catégorie en 4 h. 41 m. 31 s. (Pneus Hutchinson.)

FENTON AU VIRAGE DE THÉZY

Fenton remporta une victoire facile avec plus de 10 minutes d'avance sur le 2e.



FENTON AU VIRAGE DE GENTELLES

Fenton, dès le départ, s'attribua la première place du classement. Au premier tour, il était dead-heat avec Vulliamy, mais au 5e, il avait près de 2 minutes d'avance sur le second, Leroyer, au 10e près de 7 minutes sur Vulliamy et au 20e il gagnait en 4 h. 27 m. 41 s., battant Milland, 2e, en 4 h. 38 m.

LES DÉPARTS DU GRAND PRIX DES CYCLECARS ET DES SIDECARS

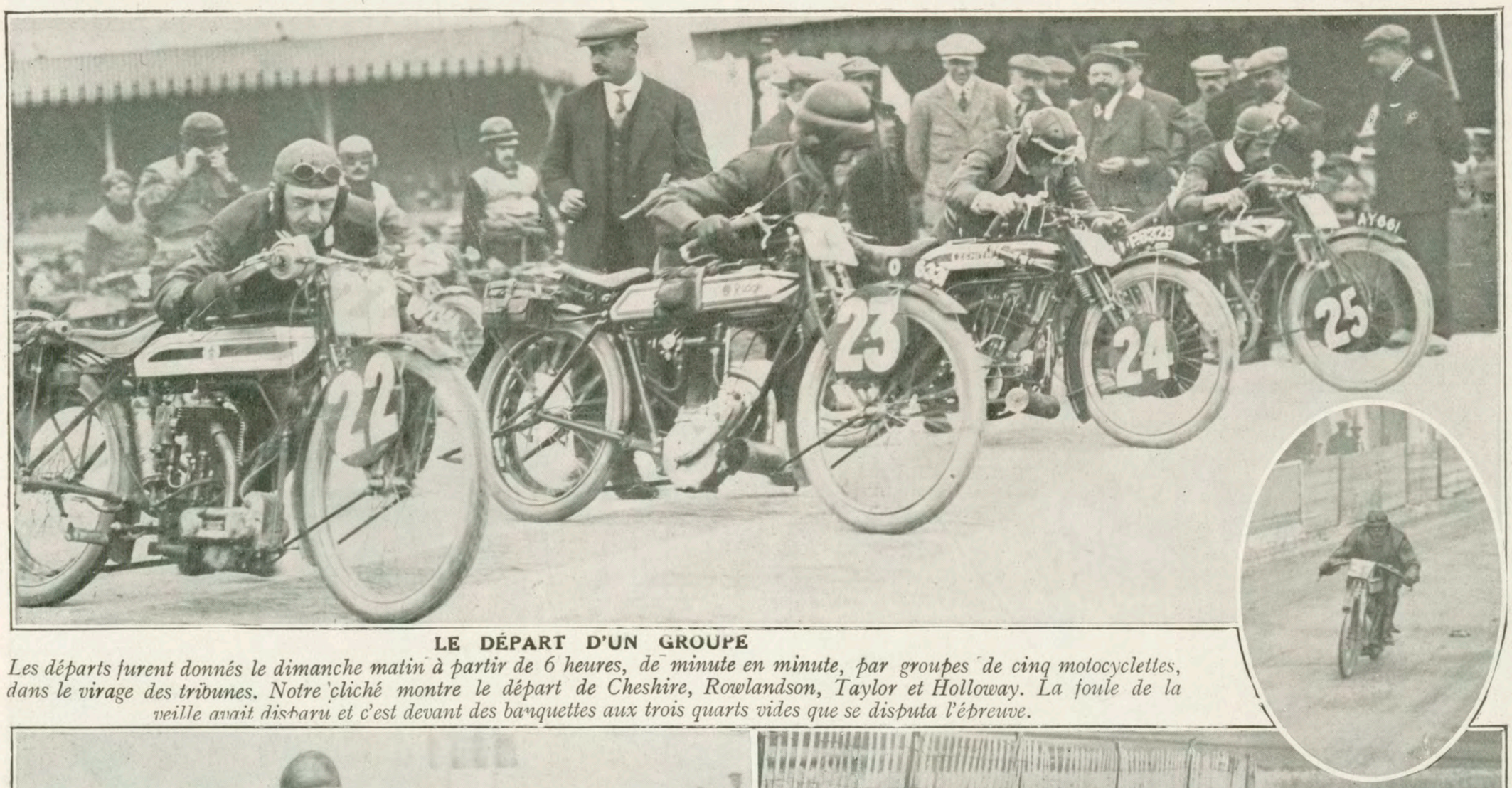
LES SIDECARS SE PRÉPARENT

Le Grand Prix des Cyclecars et des Sidecars fut disputé après le Grand Prix des Motocyclettes. Les départs furent donnés à partir de midi, à 9 sidecars et à 24 cyclecars, de minute en minute, par groupes de trois. Le public, d'ailleurs assez clairsemé, fut particulièrement interloqué par les formes bizarres et quelque peu antiques de nombreux concurrents. On se serait cru ramené aux origines de l'automobile. Il convient cependant de faire remarquer que certains véhicules ont donné de très brillants résultats. La catégorie des sidecars fit piteuse figure, un seul engin terminant le parcours et ne rappelant pas par sa forme la construction ordinaire de ces engins, une motocyclette avec un

SÉLANCER DEVANT LES CYCLECARS

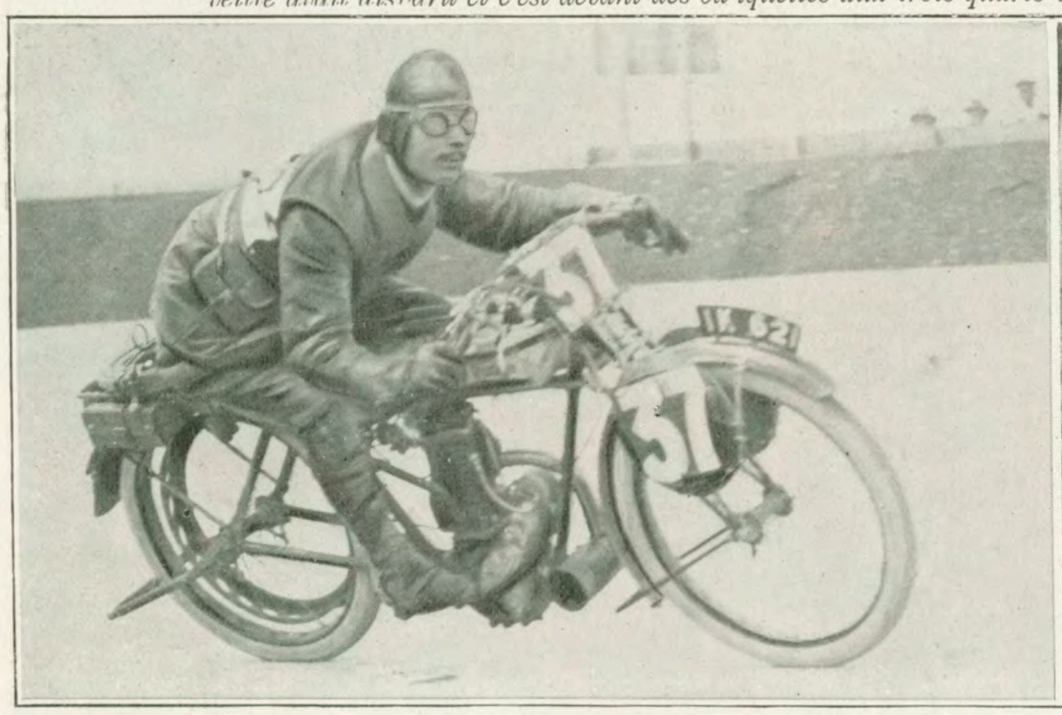
panier sur le côté. Elle prouva que de ce côté la question n'était pas encore au point. Par contre, les cyclecars donnèrent des espérances sur lesquelles on n'osait pas compter. 9 sur 24 accomplirent les 262 kilomètres 515 exigés. Malheureusement, deux d'entre eux, pilotés par Violet et Esser, furent disqualifiés. Le règlement, un peu draconien, exigeait, en effet, qu'à l'arrivée tous les concurrents représentassent leurs ailes au complet. Dans une collision, Violet et Esser perdirent tous deux leur garde-boue et ne purent figurer dans le classement. Ce fut d'autant plus pénible pour Violet qu'il terminait deuxième à 8 secondes du vainqueur, après un parcours splendide.

LES MOTOCYCLETTES DE LA 2e CATÉGORIE



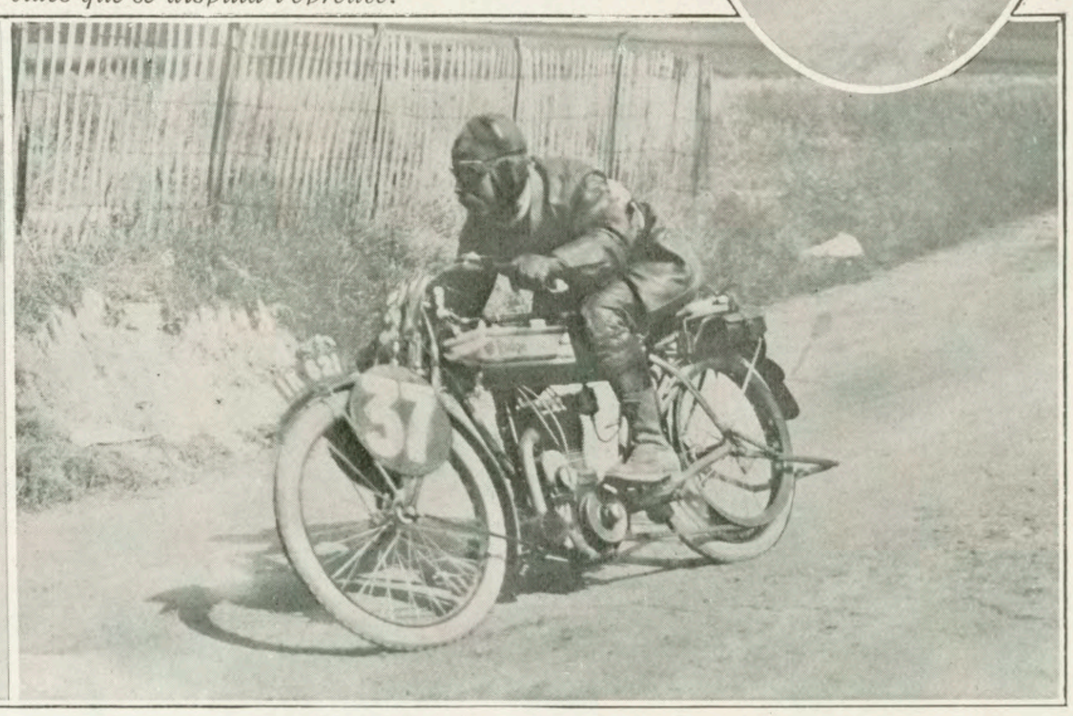
LE DÉPART D'UN GROUPE

Les départs furent donnés le dimanche matin à partir de 6 heures, de minute en minute, par groupes de cinq motocyclettes, dans le virage des tribunes. Notre cliché montre le départ de Cheshire, Rowlandson, Taylor et Holloway. La foule de la veille avait disparu et c'est devant des banquettes aux trois quarts vides que se disputa l'épreuve.



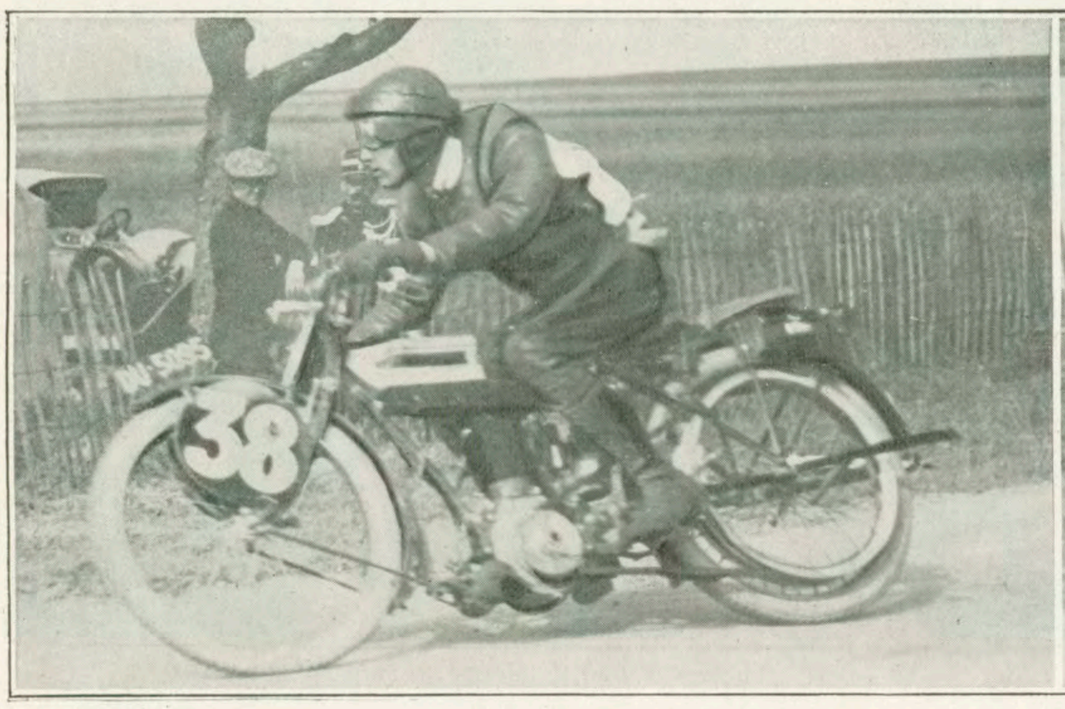
GREENE EN VITESSE

Greene fit une course magnifique. Il prouva par ses virages audacieux que les motocyclistes anglais sont de véritables acrobates sur ces engins de vitesse. (Pneus Continental.)



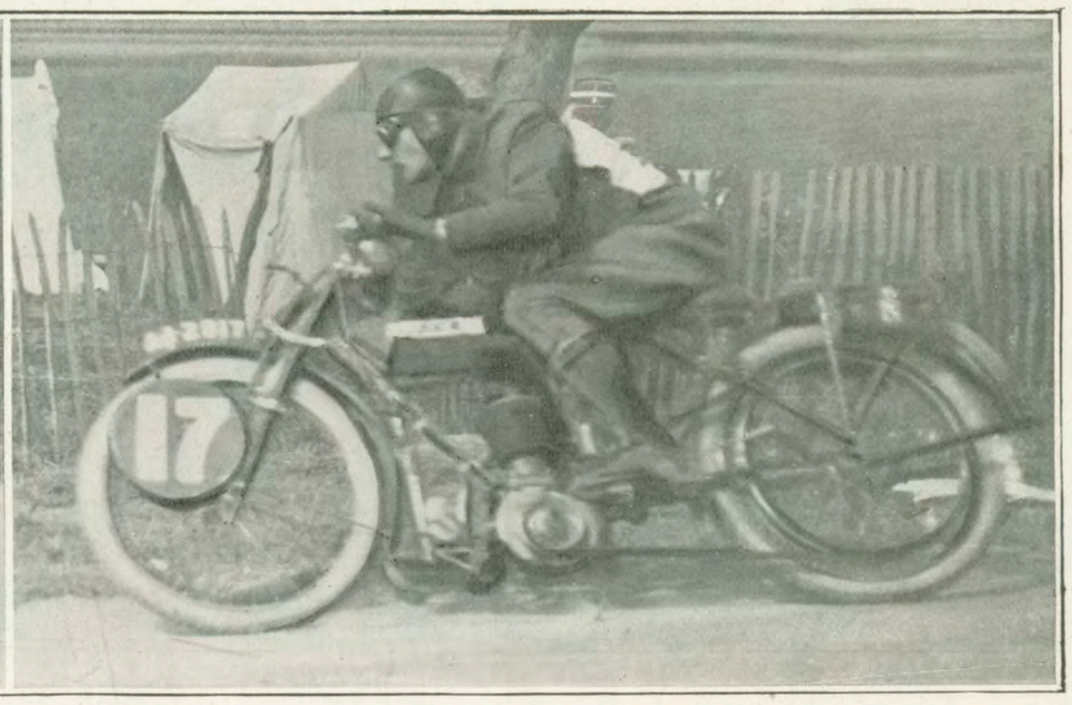
GREENE AU VIRAGE DE THÉZY

Greene finit 4e le premier tour, il était 2e après 5 tours, puis passait en tête et conservait le meilleur jusqu'au bout. En médaillon, Greene sur la route (Pneus Continental.)



CHESHIRE AU VIRAGE

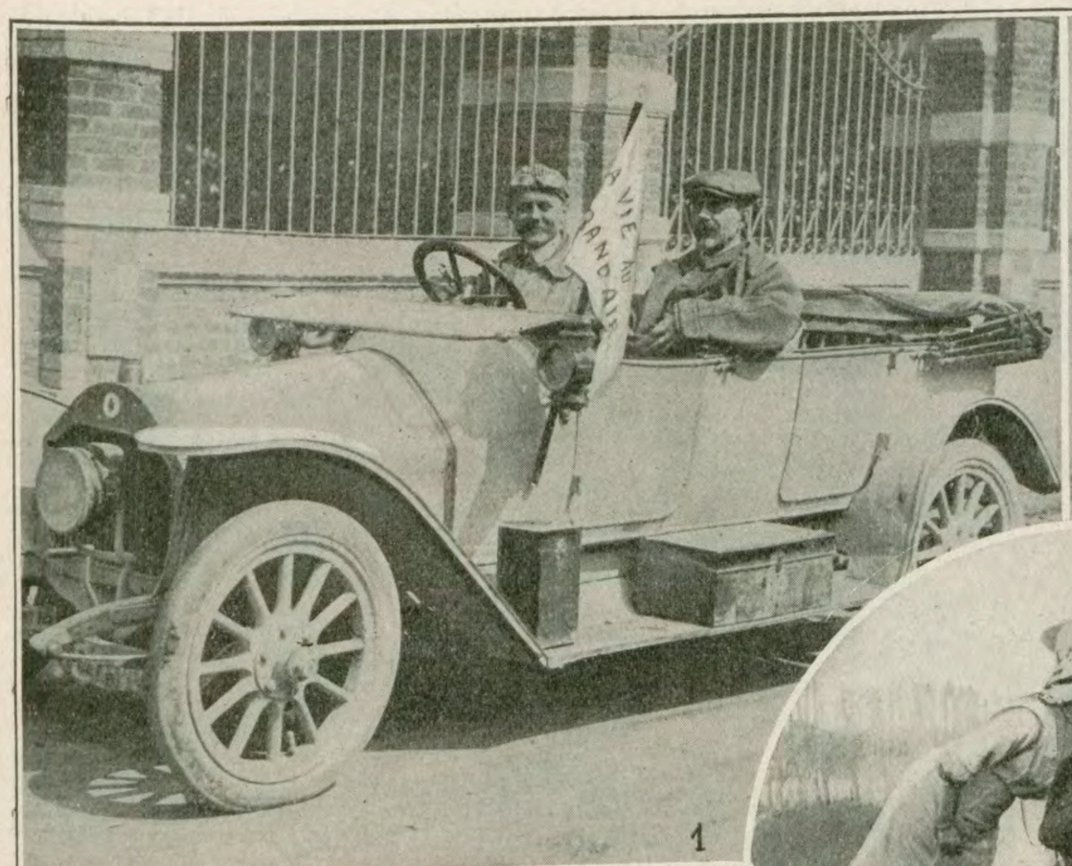
Cheshire, Anglais, se classa second de la 2e catégorie et du classement général, couvrant les 349 kil. 811 du parcours en 4 h. 26 m. 29 s.



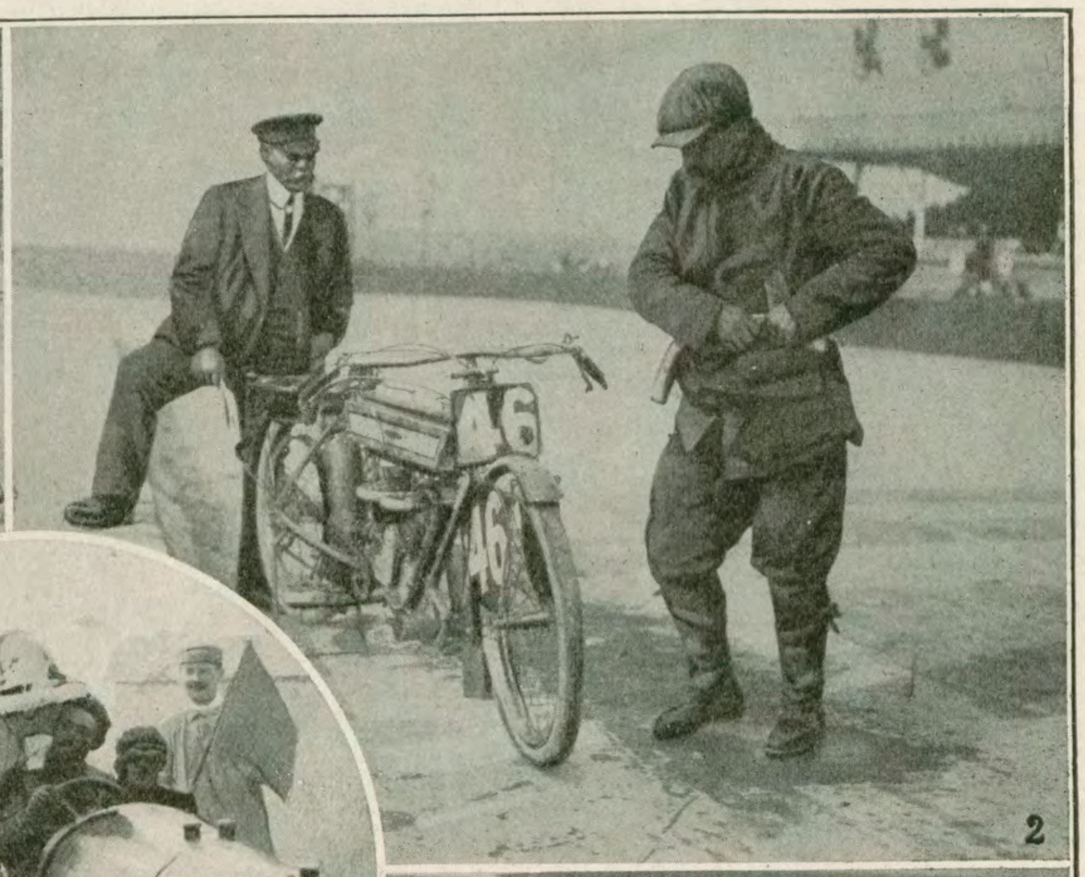
ISODI

L'Anglais Isodi prit la troisième place de la seconde catégorie et la quatrième du classement général, en 4 h. 30 m. 58 s.

AUTOUR DES GRANDS PRIX



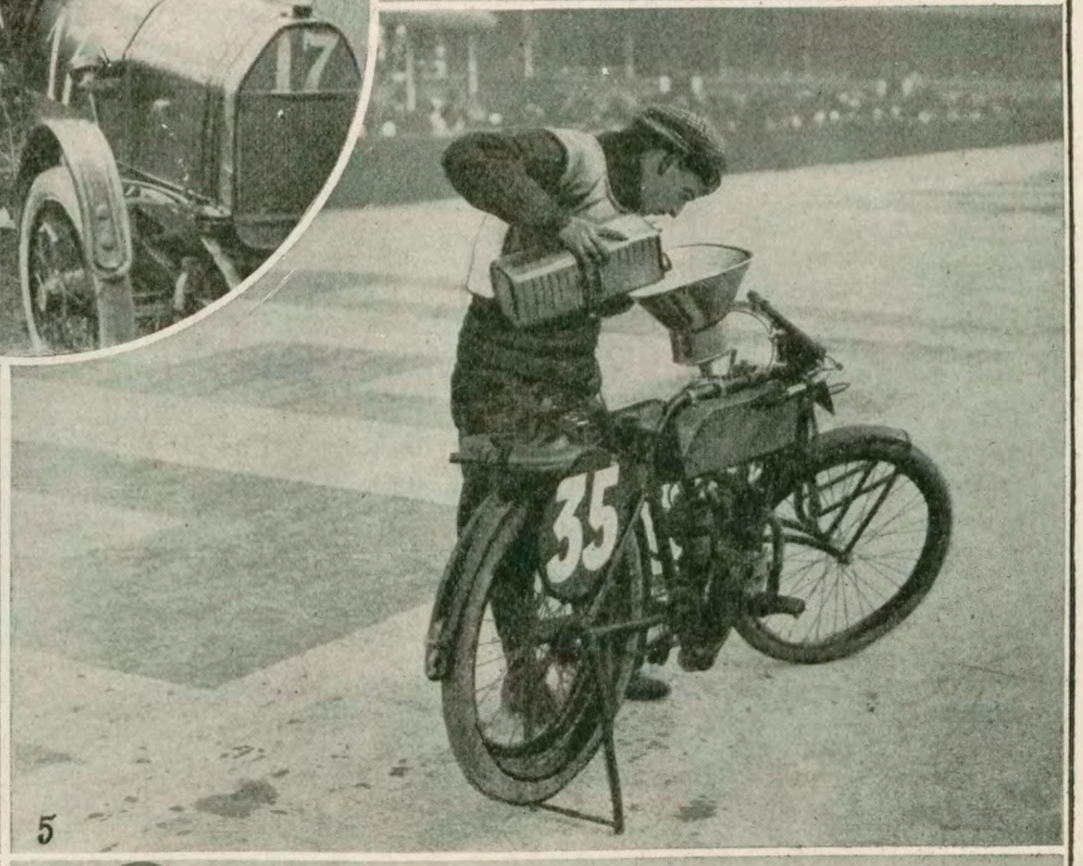
1



2

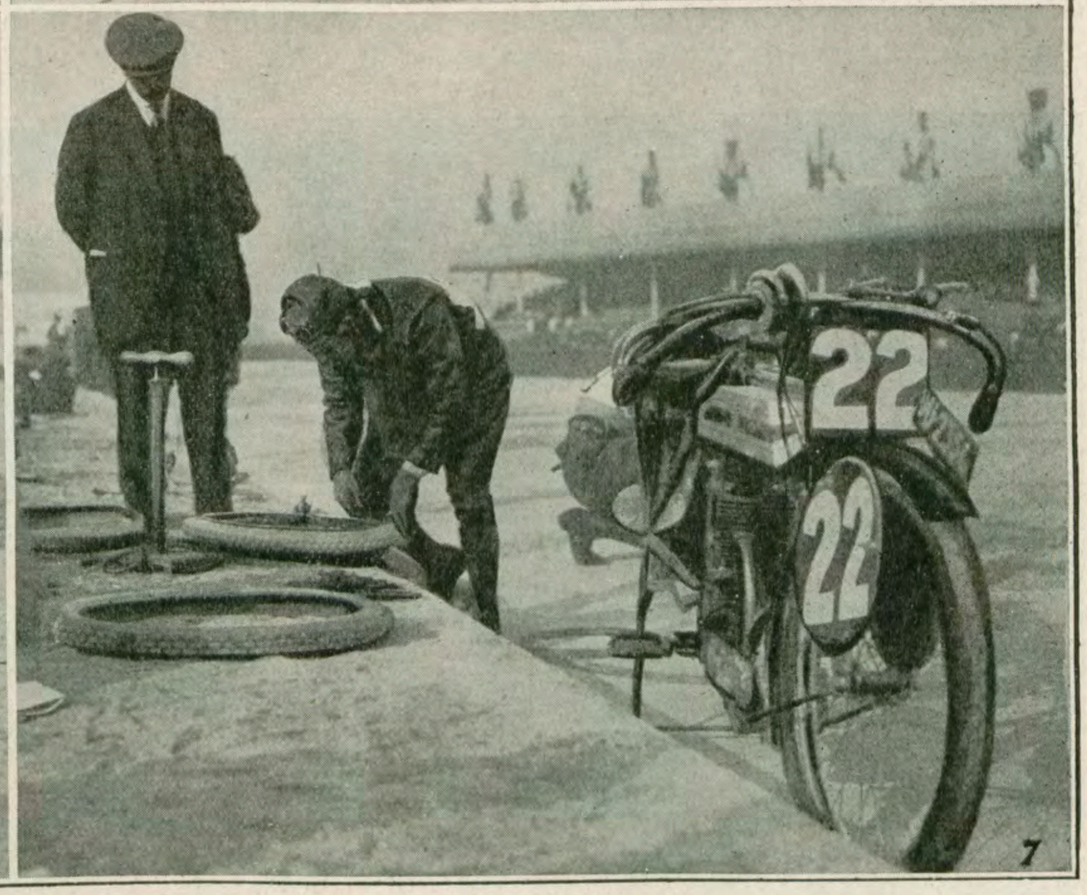
4

3



5

6



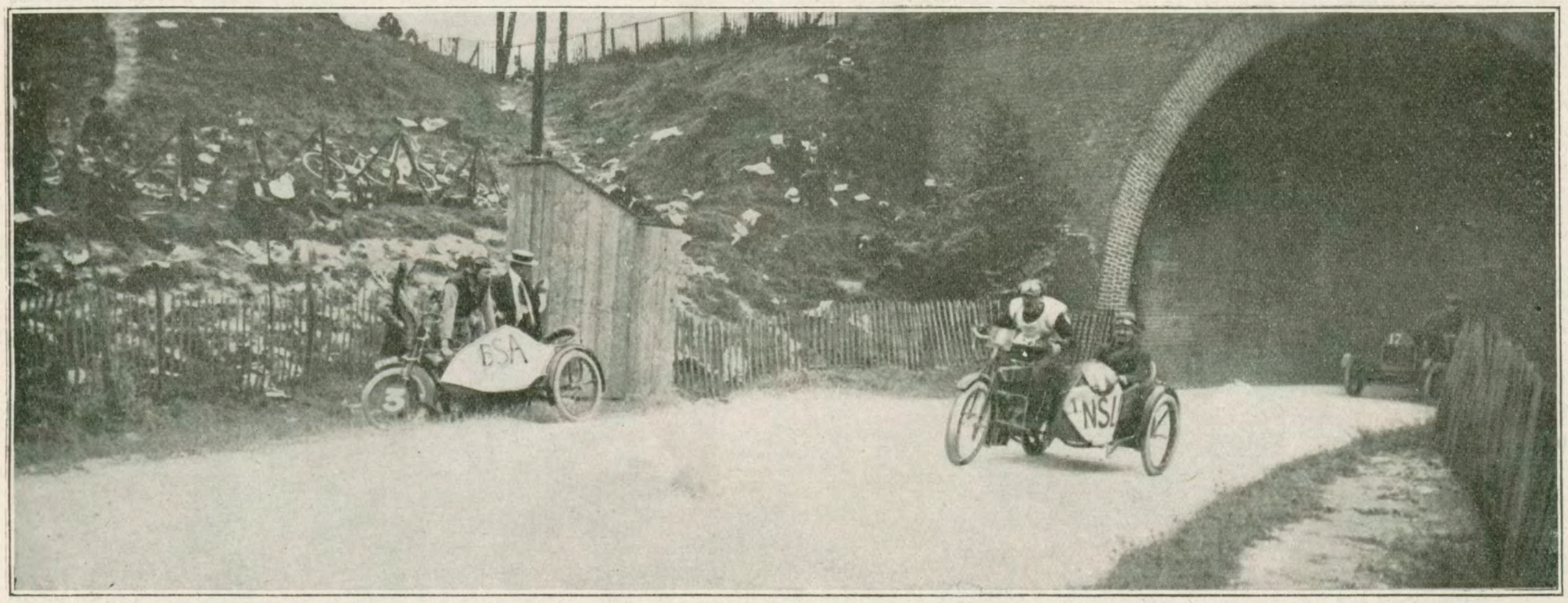
7

QUELQUES A-COTÉ DU CIRCUIT

1. La voiture que la maison Darracq avait mise à la disposition de la Vie au Grand Air *pour suivre le Circuit. — 2. Lavanchy se ravitaille. — 3. Lacroix prend une chambre à air de rechange. — 4. La femme d'un concurrent (Violet) embrasse son mari avant son départ dans le Grand Prix des Cyclecars. — 5. Péan fait le plein d'essence. — 6. Une sportswoman anglaise chronomètre au ravitaillement. — 7. Cheshire, 2e de la 2e catégorie des motocyclettes, change un pneu.*

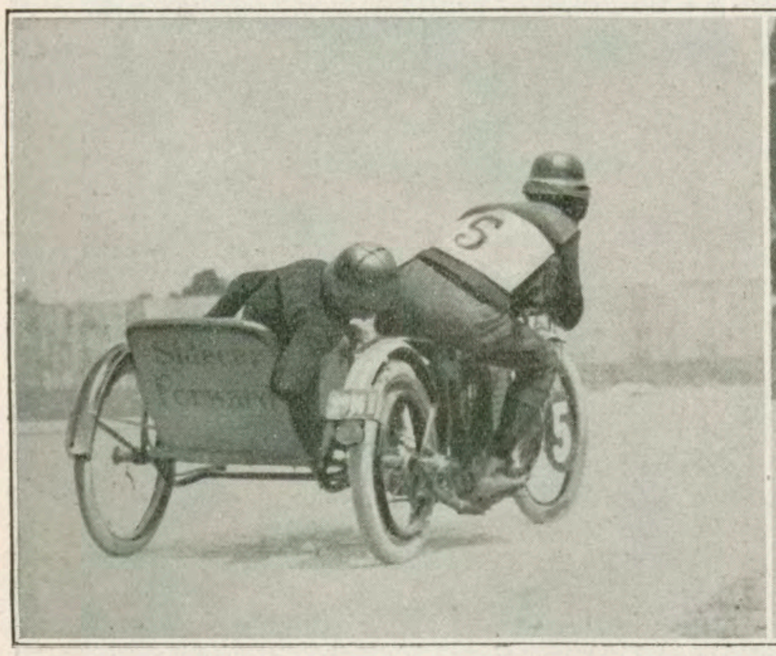
Le spectacle offert par les motocyclettes était peut-être moins impressionnant que celui des grosses voitures, mais rien n'était plus pittoresque que d'assister aux ravitaillements rapides des conducteurs et à la lutte qu'ils se livrèrent sur les 349 kil. 811 du parcours.

LE GRAND PRIX DES SIDECARS



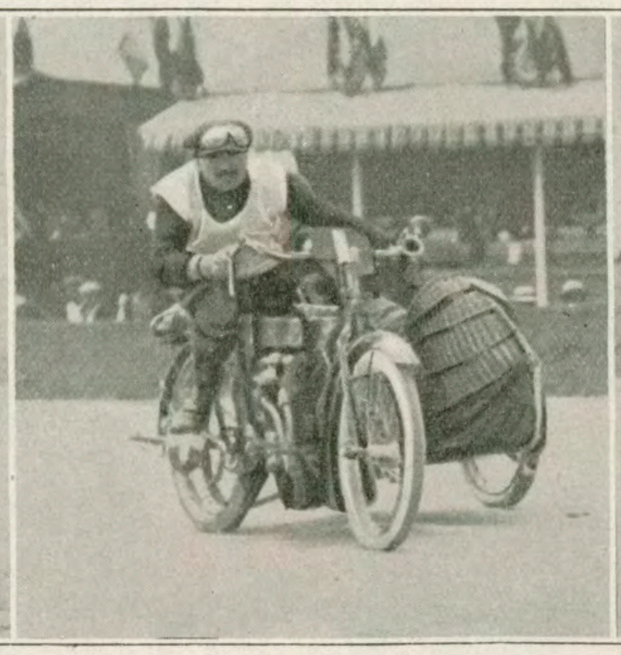
LA SORTIE DU PONT DU SÉMAPHORE DE LONGUEAU

Le Grand Prix des sidecars n'a pas été très brillant, un seul engin terminant les 262 kil. 515 du parcours, et encore, ce sidecar, qui eut d'ailleurs l'honneur de triompher des cyclecars, était-il plutôt un tricar. Notre photographie montre Pellud précédant le cyclecar de Violet et passant devant Delauné en panne.



TOUCHET

Touchet fut second du classement des sidecars jusqu'à l'avant-dernier tour où il disparut soudain de la lutte.

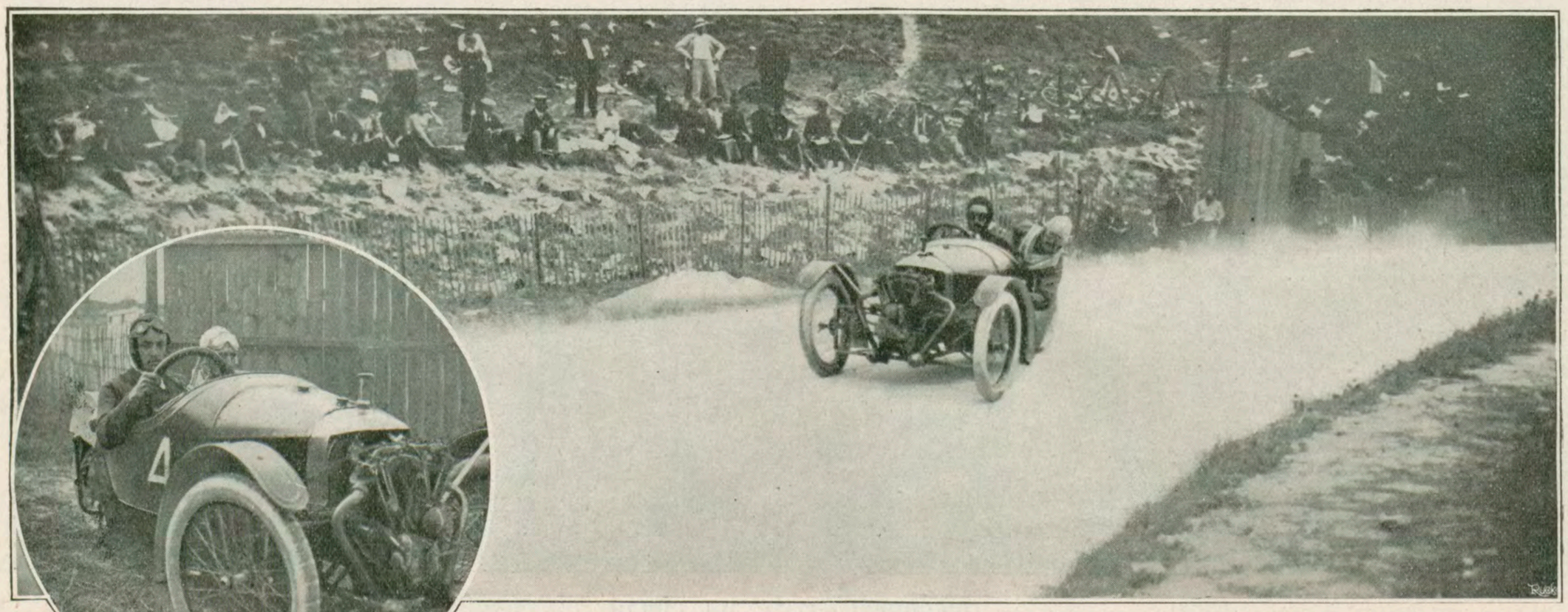


PELLUD

Pellud, après avoir pris un beau départ, fut contraint d'abandonner.

MEURIOT

Ce qu'il y avait de plus pittoresque, c'était la position étrange que devaient prendre les passagers aux virages.

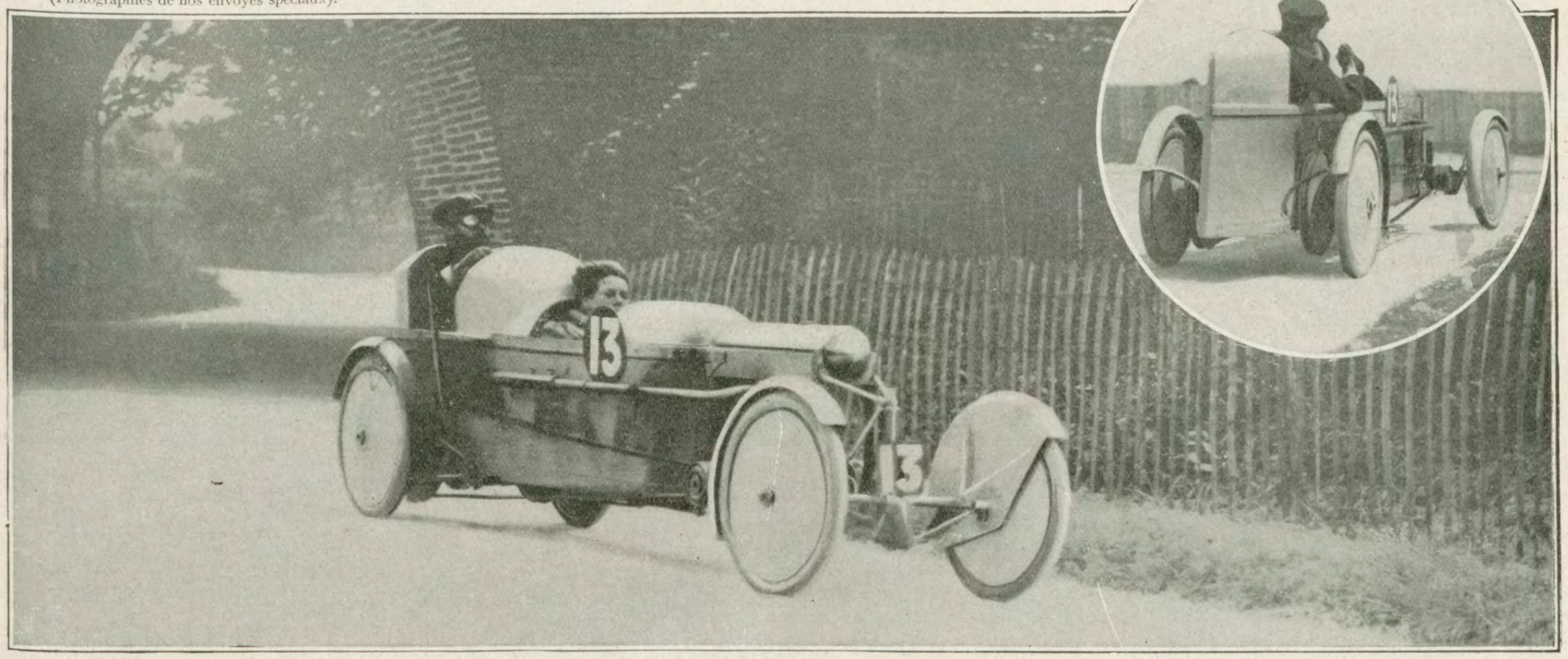


MAC-MINNIES, LE VAINQUEUR, AU PONT DE LONGUEAU

Mac Minnies, vainqueur des sidecars, prit également la première place du classement général des cyclecars et sidecars, couvrant les 262 kil. 515 du parcours en 3 h. 53 m. 9 s., à plus de 65 à l'heure (Pneus Dunlop).

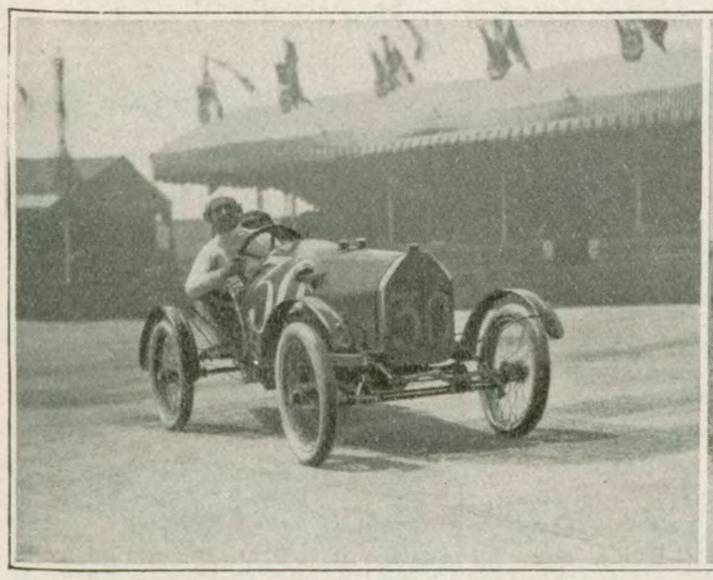
LE GRAND PRIX DES CYCLECARS

(Photographies de nos envoyés spéciaux).



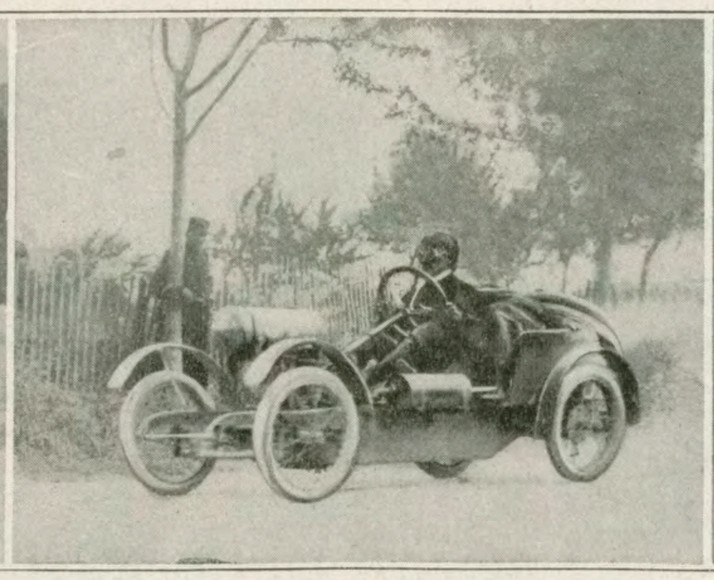
BOURBEAU AU PONT DE LONGUEAU

Bourbeau accomplit une très belle course sur son original cyclecar, où la position du passager manque plutôt de confortable. Il remporta la victoire en 3 h. 55 m. 54 s. En médaillon, l'appareil de Bourbeau vu de dos. (Pneumatiques Continental, carburateur Claudel, courroies Dunlop.)



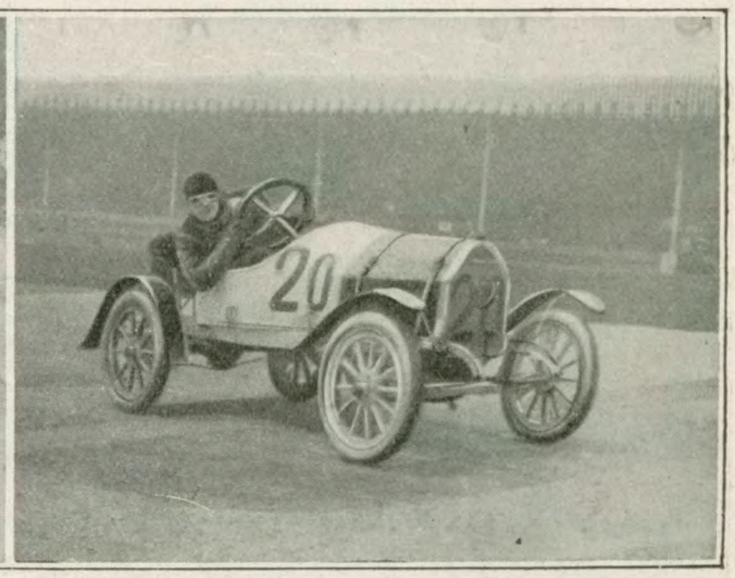
ANTONY

Antony, dont le début de course avait été brillant, dut abandonner par la suite.



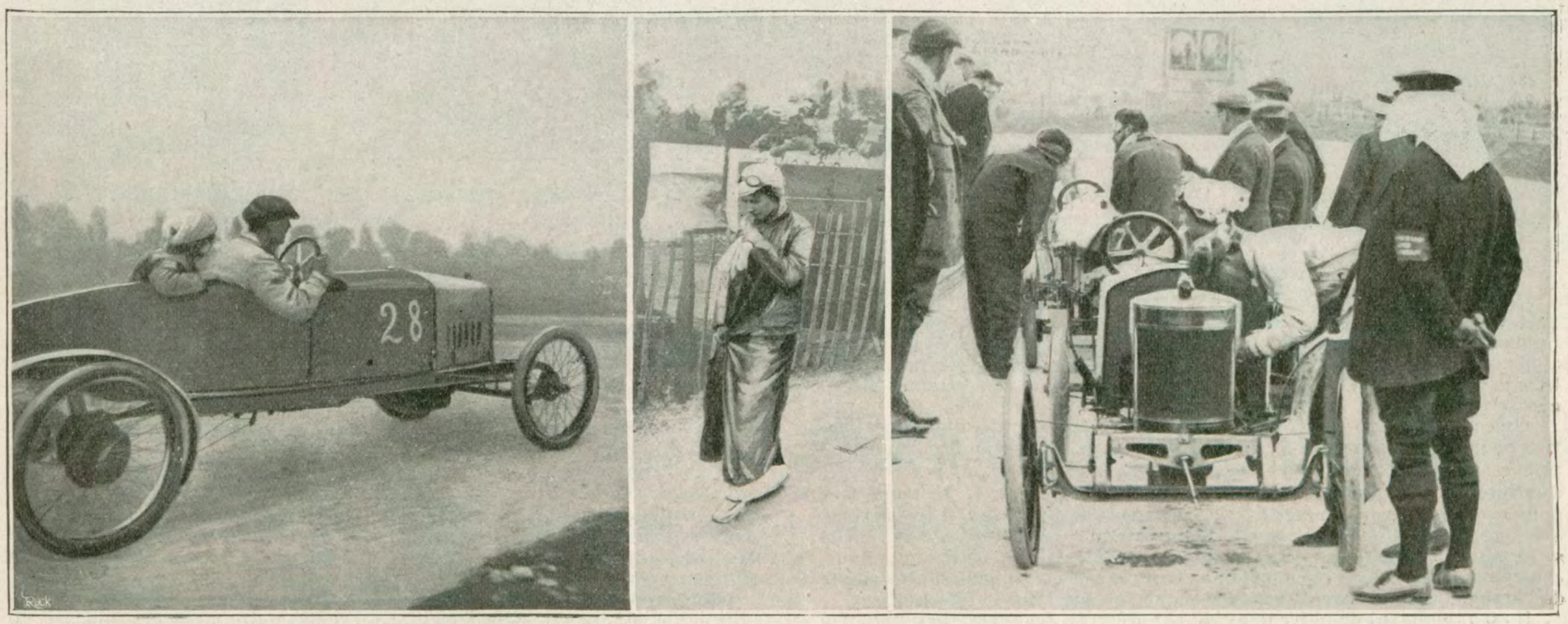
CANOUEL

Canouël prit la seconde place des cyclecars en 4 h. 5 m. 11 s. (Pneus Continental.)



ESSER

Esser, dont la course fut très brillante, fut disqualifié pour avoir perdu une aile.



LES MALHEURS DE SAMUELSON ET DE SA PASSAGÈRE

L'Anglais Samuelson, n'ayant pas de mécanicien, prit à bord une charmante femme comme passagère. Il dut abandonner, son moteur chauffant trop. A gauche, Samuelson en vitesse. Au milieu, sa passagère. A droite, au ravitaillement.

MADEMOISELLE PAULINE DE BELLET

La gagnante du Championnat international de France de golf de dames (1913), a prouvé une fois de plus sa valeur incontestable en triomphant de l'une des meilleures joueuses anglaises, au Touquet.

MADAME FLOWERS

La seconde du Championnat, qui, en l'absence des autres championnes anglaises, défendit brillamment les couleurs britanniques, au Touquet, contre notre représentante, Mlle de Bellet.

MADEMOISELLE DE BELLET JOUANT

Sur notre photographie, Mlle de Bellet se sort magnifiquement d'une banquette par un coup de mashie.

MADAME FLOWERS PENDANT LE CHAMPIONNAT

Mme Flowers adresse la balle avant de jouer. Il est curieux de constater que les cadets sont remplacés, au Touquet, par des jeunes filles.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE GOLF, DAMES

Continuant la série des grandes rencontres estivales, le Golf Club du Touquet vient de faire disputer sur ses links le Championnat de France de Dames. Ce Championnat est resté longtemps le domaine des joueuses anglaises, qui, passant le détroit, venaient jouer en France, et, malgré son titre de Championnat de France, on n'y voyait que des concurrentes étrangères.

Grâce aux efforts du comité du Golf Club du Touquet, qui ne négligea rien pour assurer le succès de son entreprise, et grâce aussi au développement pris ces dernières années par le golf en France, le nombre des engagées françaises est maintenant plus élevé, et cette année, pour la première fois, nous avons le plaisir d'enregistrer la victoire d'une Française, Mlle de Bellet. Son succès ne m'étonne pas, car je l'ai vue, lors du Championnat National, et sa forme était splendide. Je l'ai revue contre Mr. Hilton, célèbre amateur, champion d'Angleterre, et ce match amical me permit de me rendre compte de l'excellent tempérament de golfeuse que possède Mlle de Bellet.

Il est intéressant de noter que c'est son frère, M. Jean de Bellet, qui a été le premier Français à s'inscrire au palmarès Championnat de France Amateur, par sa brillante victoire, en 1909, sur les concurrents étrangers.

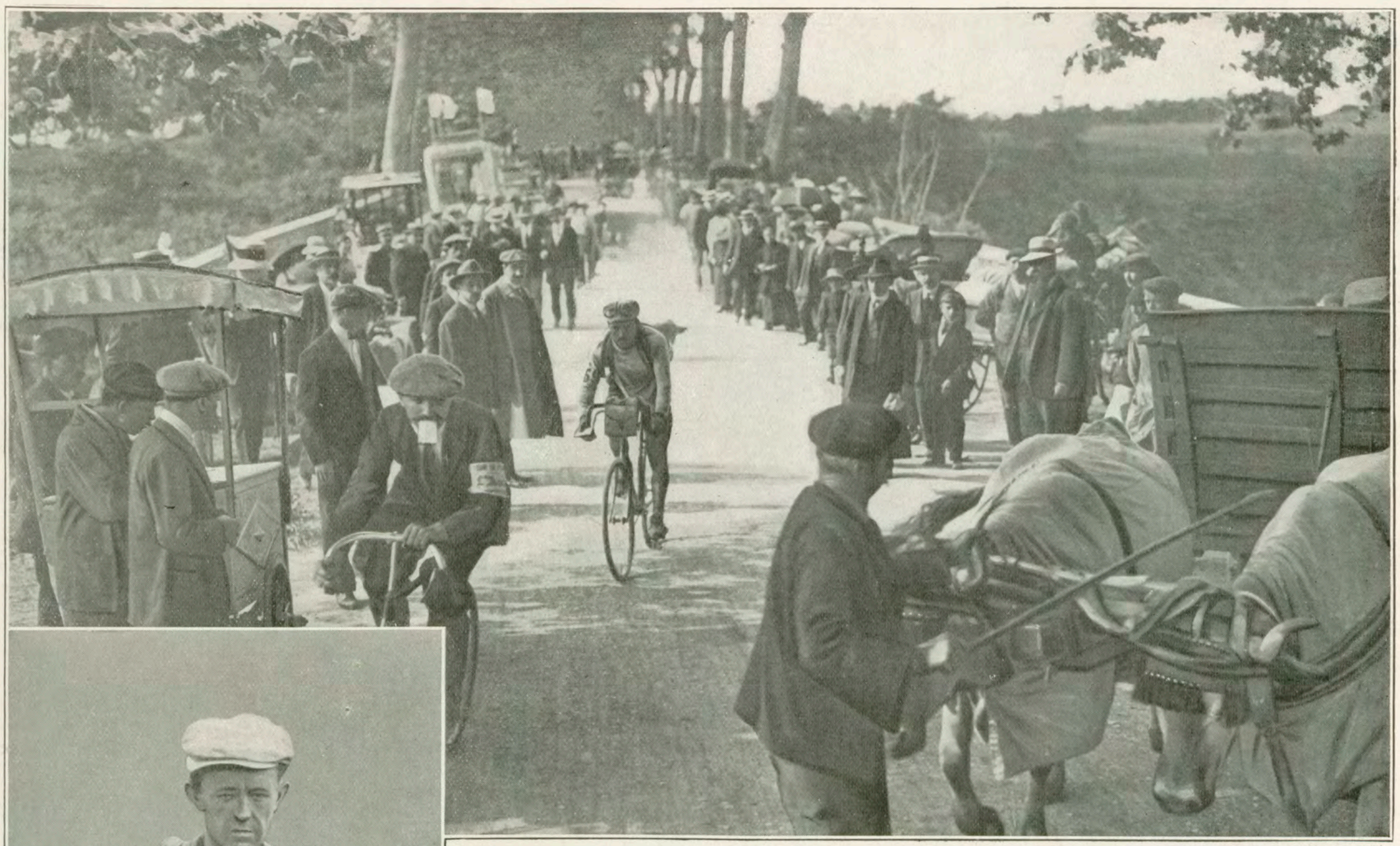
La partie du Championnat de Golf au Touquet fut jouée par un très beau temps. Nombre de joueuses de classe s'étaient engagées. On déflorait l'absence de Mlle Cecil Leitch, championne de l'an dernier, et de Mme Ravenscroft, la championne d'Angleterre de 1912, qui avait pris part l'an dernier à l'épreuve.

Dès les premiers tours, on put se rendre compte de l'issue du Championnat, car Mlle de Bellet jouait très bien et semblait supérieure à ses concurrentes. Après s'être débarrassée assez facilement de Mme Groves, dans la demi-finale par 6 et 5, elle triomphait dans sa finale en 36 trous, par 8 et 7, de Mrs. Flowers.

Une foule considérable suivit cette finale qui donna lieu à du très bon golf, surtout de la part de Mlle de Bellet, quoique ses coups roulés, quelquefois, manquassent de précision. Elle prenait cependant 6 trous d'avance dans la matinée et semblait devoir gagner très facilement l'après-midi, mais Mrs. Flowers joua bien mieux au second tour, et le match se termina au 29e trou avec 8 et 7 à jouer.

Nulle victoire ne pouvait être plus favorablement accueillie que celle de Mlle de Bellet, qui est actuellement, en France, notre meilleure golfeuse, et sur qui nous pouvons fonder tous les espoirs. Rappelons qu'en 1910, elle était seconde de ce même Championnat, et que, l'an dernier, elle fut battue seulement dans la demi-finale par miss C. Leitch, la championne.

PIERRE GUYARD.



BERTARELLI ARRIVE A BAYONNE

L'Italien Bertarelli, isolé, se classe 3e du classement de l'étape La Rochelle-Bayonne, à 6 minutes du premier et, 18e du classement général; c'est le premier des isolés après la 3e étape.

VANLERBERGHE

Le Belge Vanlerberghe, isolé, vainqueur de La Rochelle-Bayonne, couvrait les 379 kilomètres du parcours en 12 h. 40 m. 28 s.

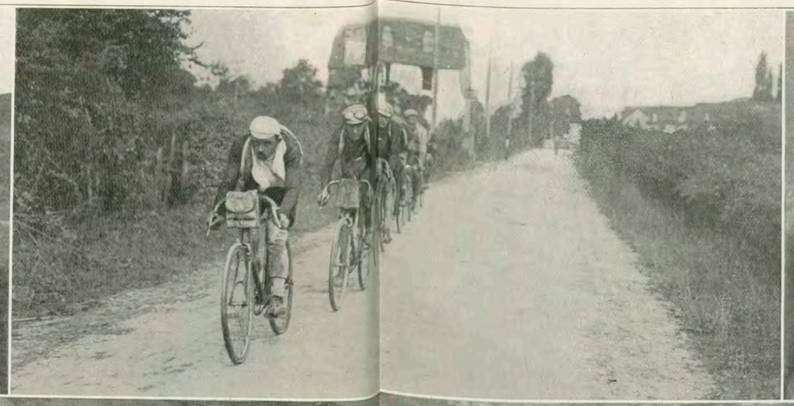
FABER ET GARRIGOU

L'étape La Rochelle-Bayonne donna lieu à une arrivée en peloton qui ressemblait plutôt à un départ. 19 hommes, en effet, passèrent ensemble la ligne d'arrivée, dont 2 isolés, partis un quart d'heure après les groupés.

LA 5e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE (LA ROCHELLE-BAYONNE, 379 KIL.) — 7 JUILLET

L'étape La Rochelle-Bayonne, précédant les deux parcours de montagnes, engagea les coureurs à rester sur leurs positions, à essayer de ne pas perdre de temps dans le classement et à ne pas se fatiguer avant de s'élancer à l'escalade des cols redoutables des Pyrénées. Pour éviter que les isolés puissent profiter, dans les contrôles, de la nourriture réservée aux groupés, le directeur de l'*Auto*, Henri Desgrange, organisateur de l'épreuve, avait décidé de faire partir le groupe des isolés 15 minutes après les coureurs groupés, mais l'allure de ceux-ci fut tellement bon enfant, que les déshérités eurent toutes facilités pour les rejoindre en cours de route et par conséquent pour s'attribuer les places d'honneur. Ce fut le Belge Vanlerberghe qui finit premier en 12 h. 40 m. 28 s., devant son compatriote Everaerts. Les groupés suivaient. Il y en avait 10. Seul, Faber, parmi les favoris, avait été retardé de 3 minutes par une crevaison. Bertarelli, encore un isolé, arrivait 6 minutes après le peloton de tête, ce qui lui permettait de s'attribuer la 3e place.

LA VIE AU GRAND AIR



(Photographies de notre envoyé spécial.)

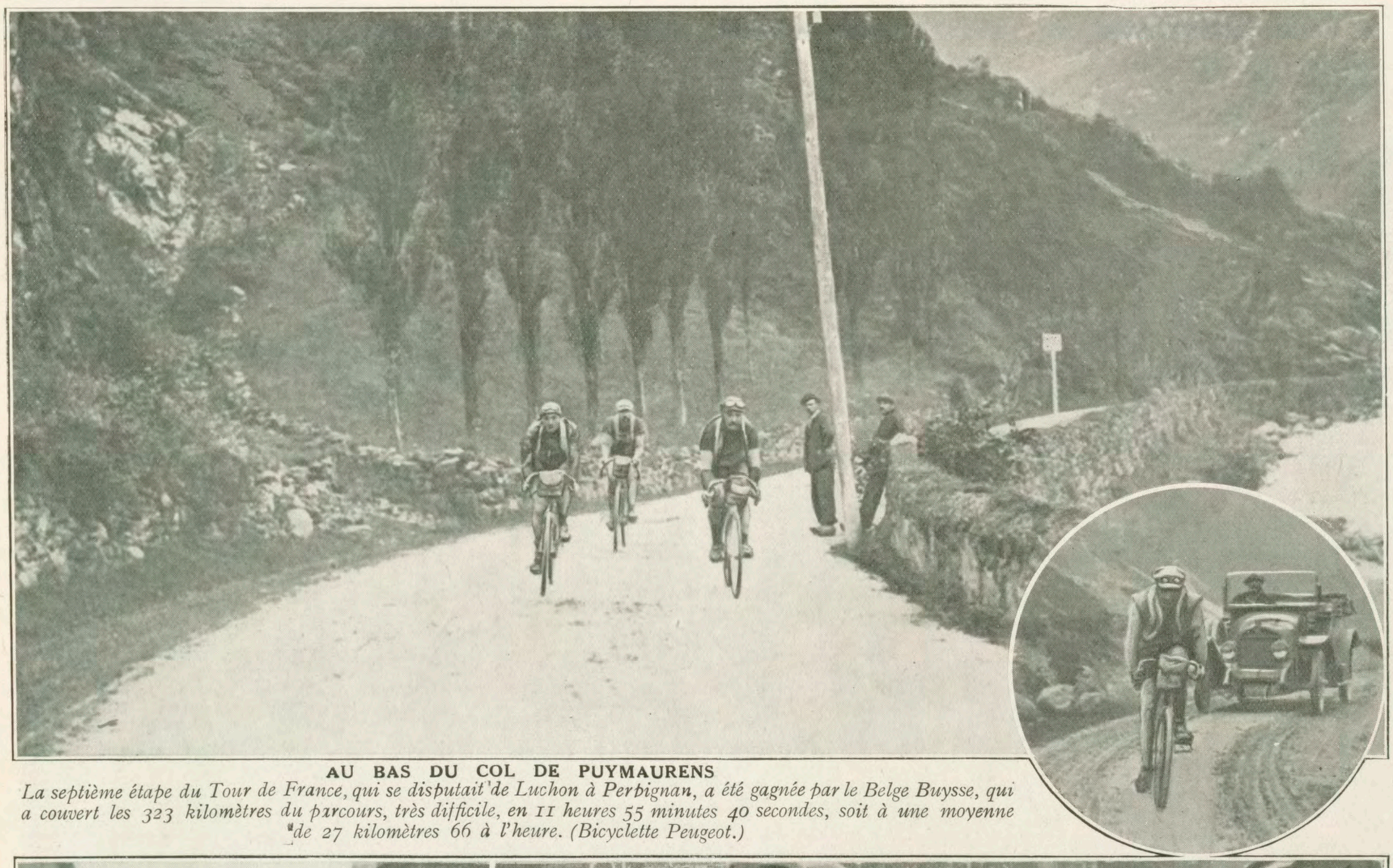
LES DIFFICULTÉS DANS LA MONTAGNE

L'étape Bayonne-Luchon fut particulièrement dure. Aussi, les abandons furent-ils nombreux, les interversions dans le classement général, multiples et l'on ne saurait trop admirer la résistance et le cœur de ceux qui prirent les places d'honneur. Ce sont : Thys, Buysse, Garrigou, Lambot, Petit-Breton, Rossius, etc... Notre grand document représente l'isolé Vanlerberghe, gagnant de la 5e étape, dans l'ascension du col d'Aubisque. 1er des isolés, il se classera 13e et prendra la première place du classement général des isolés. En haut, de gauche à droite : Masselis et Spiessens au col d'Aubisque ; Trousselier menant un peloton à la sortie de Buziet ; Thys, (bicyelette Peugeot), vainqueur de l'étape, 1er du classement général, dans la descente après le Tourmalet. En médaillon en bas : Defraye qui tenait alors la tête dans le classement général, photographié à Barèges, après son abandon. Il se plaignait de violentes souffrances dans les jarrets. On espérait mieux du vainqueur de l'année dernière.

LA 6e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE (BAYONNE-LUCHON, 326 KILOMÈTRES) — 9 JUILLET

Ce que n'avaient pu faire les règlements les plus divers, les montagnes se chargèrent de le réaliser : plus d'arrivées en peloton dans l'étape Bayonne-Luchon. Les côtes avaient triomphé de l'esprit de solidarité, et vraiment on ne saurait en vouloir aux coureurs, de s'être réservés pour les terribles parcours, dans le genre de Bayonne-Luchon. C'est pourquoi, il est nécessaire de donner le classement des dix héros qui parvinrent à s'attribuer les places d'honneur dans ce dur calvaire, 1er Thys, en 13 h. 54 m. 23 s. ; 2e Buysse, en 14 h. 12 m. 20 s. ; 3e Garrigou, en 14 h. 24 m. 22 s. ; 4e Lambot, en 14 h. 28 m. 52 s. ; 5e Petit-Breton, en 14 h. 30 m. 40 s. ; 6e Rossius, en 14 h. 42 m. 55 s.. 7e Vandaele, en 14 h. 44 m. 39 s. ; 8e Faber et Hostein, en 14 h. 46 m. 56 s. ; 10e Mottiat, en 14 h. 55 m. 53 s. ; etc... L'événement capital qui marquera cette étape fut l'abandon de Defraye qui, gagnant du Tour de France 1912, avait pris la tête du classement général. D'autres abandonnèrent, tels Albini, Pavesi, etc... Un homme qui fut relégué loin dans le classement. et qui méritait au moins la seconde place, fut Christophe qui, après avoir soutenu un match émouvant contre Thys, fut victime d'une collision dans la descente du Tourmalet, faussa la fourche de sa machine et dut faire 14 kilomètres à pied. Courageusement, il persévéra, mais pour n'arriver que 29e en 17 h. 44 m. 37 s. D'importantes perturbations se produisirent dans le classement général à la suite de cette étape où les routiers durent faire appel à toute leur énergie pour vaincre la défaillance, durant ces 326 kilomètres à travers les montagnes : de 5e, Thys passait 1er, Buysse de 3e devenait 2e, de 7e, Garrigou devenait 3e, Petit-Breton 8e prenait la 4e place, Mottiat gagnait un rang et était 5e, Rossius 9e auparavant était 6e, Faber ancien 10e se plaçait 7e, Lambot 11e devenait 8e. Mais Christophe, de 2e passait 10e. Les montagnes avaient réussi à montrer ce que peut faire l'énergie humaine bien employée.

(Photographies de notre envoyé spécial.)



AU BAS DU COL DE PUYMAURENS

La septième étape du Tour de France, qui se disputait de Luchon à Perpignan, a été gagnée par le Belge Buysse, qui a couvert les 323 kilomètres du parcours, très difficile, en 11 heures 55 minutes 40 secondes, soit à une moyenne de 27 kilomètres 66 à l'heure. (Bicyclette Peugeot.)

THYS A SAINT-GIRONS

Thys, vainqueur de la précédente étape, se classait troisième. (Bicyclette Peugeot.)

DEMAN REPARE A BOURG-MADAME

Deman prit la seconde place de l'étape, en 12 h. 7 m. 2 s. (Pneus Continental). Il battait Thys. En médaillon, Petit-Breton, 4e de l'étape (Pneus Continental), au bas du col de Puymaurens.

LA 7e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE LUCHON-PERPIGNAN, (323 KIL.) — 11 JUILLET

La septième étape du Tour de France se disputait sur le parcours Luchon-Perpignan (323 kilomètres). A la grande difficulté du trajet, s'ajouta la pluie qui gêna sans cesse les courageux routiers. Là, encore, le classement put être opéré aisément, les pelotons étant rares. Ce fut Buysse qui s'attribua la première place en 11 h. 55 m. 40 s. Il devenait, en même temps, premier du classement général. Deman le suivait à l'arrivée. Il avait accompli le parcours en 12 h. 7 m. 2 s. Puis venait Thys, le premier de l'étape précédente, devant Petit-Breton, qui battait de 12 minutes Garrigou, suivi, à 17 minutes, d'un peloton formé de Faber, Alavoine, Christophe et Lambot. Les cols élevés furent rendus presque impraticables par la boue gluante qui faisaient adhérer les roues au sol.

A toutes ces difficultés s'ajouta celle que provoqua la température : au sommet du col de Puymaurens, elle n'atteignait pas 1° et à Perpignan elle était de 25° au-dessus de 0 !

BERLIN-PARIS ET PARIS-BERLIN

L'AVIATEUR LETORT, RECORDMAN DU VOL SANS ESCALE

L'aviateur Letort, le 13 juillet, a battu le record du monde du vol sans escale que détenait, par 825 kilomètres, le pilote Eugène Gilbert. Il réussissait à se rendre de Paris à Berlin, malgré la brume épaisse et le vent de côté, sans s'arrêter une seule fois. Il franchissait en huit heures les 950 kilomètres du parcours. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Le Rhône, 9 cylindres 80 chevaux, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

AUDEMARS VOLE LE PREMIER, DE BERLIN A PARIS

De même qu'il avait été le premier aviateur volant de Paris à Berlin, Audemars a voulu être également le premier reliant les deux capitales en sens inverse. Le 12 juillet, il quittait Berlin à 4 h. 10 du matin, effectuait des escales à Hanovre, Bielefeld, Wanne et Reims, et, malgré le vent contraire qui soufflait en tempête, venait se poser à Villacoublay, gagnant les 10.000 francs offerts par l'Aéro-Club d'Allemagne. (Monoplan Morane-Saulnier, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

POUR GONFLER SES PNEUS SANS FATIGUE. — La question du gonflement des pneumatiques est la préoccupation des propriétaires d'automobiles.

Avec le gonfleur de pneus Kirby Atlas, cette préoccupation n'a plus de raison d'être. Cet appareil minuscule ne pèse que 3 kilos et mesure 30 centimètres à peine; il se monte sur n'importe quel moteur à deux cylindres ou plus et gonfle un pneu à bloc à l'*air pur* en 4 minutes.

Le gonfleur Kirby-Atlas se compose de deux cylindres d'alésages différents superposés, dont les deux pistons, montés sur une tige creuse, constituent une sorte de piston différentiel. Il comporte sur les côtés un clapet de prise d'air pur. Voici comment il fonctionne:

Après avoir enlevé une bougie d'allumage et vissé en place le gonfleur (fig. 2), on met le moteur en marche.

Le piston du cylindre sur lequel est fixé le gonfleur aspire en descendant — par le clapet spécial — de l'*air pur*, tandis que la dépression produite force

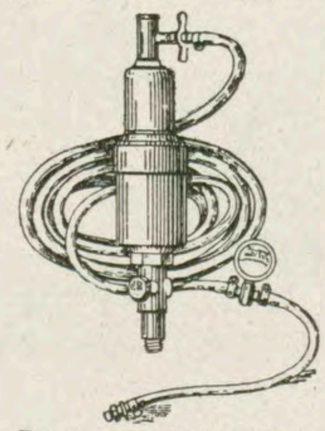


Fig. 1. — Le gonfleur de pneus Kirby-Atlas.

les pistons du gonfleur à descendre, ensuite, sous l'effet de la compression réalisée dans le moteur, le piston différentiel remonte; une certaine quantité d'*air pur* passe par la tige creuse allant se répandre dans le petit cylindre supérieur par ce tube creux.

L'air passe au-dessus du petit piston, entre la paroi du cylindre et le cuir embouti dudit piston, pendant la période de

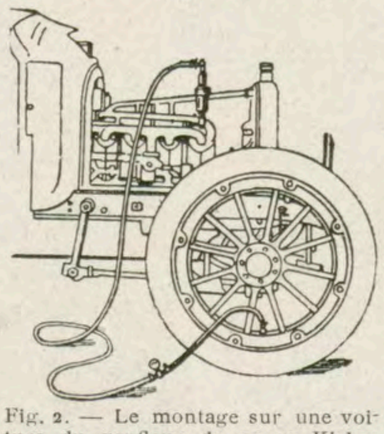


Fig. 2. — Le montage sur une voiture du gonfleur de pneus Kirby-Atlas.

descente suivante, pour être refoulé dans le pneumatique à la prochaine remontée, etc.

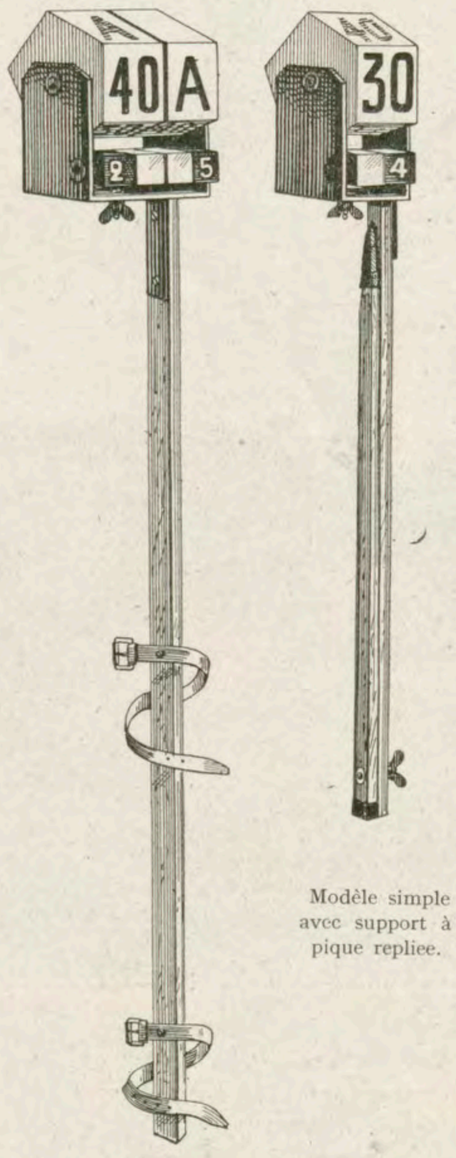
Ajoutons — car les inventeurs du gonfleur « Kirby-Atlas », MM. Kirby, Beard and Cº, rue Auber, 5, à Paris, ont pensé à tout — que cet appareil peut être monté à demeure très facilement.

LE « PENTA » MARQUEUR POUR TENNIS. — Cet accessoire est de première utilité pour les joueurs de tennis. Il permet à tout moment, aussi bien aux joueurs qu'aux spectateurs, de se rendre compte où en est la partie et combien de points ont les camps dans le jeu en cours.

Le « Penta » est composé de deux prismes pentagonaux qui présentent chacun une face blanche, les quatre autres faces portant en chiffres bleus très apparents sur fond blanc les marques 15-30-40-A que l'on tourne au fur et à mesure du jeu, chaque prisme se rapportant à un camp; un ressort intérieur arrête le prisme au point voulu.

Au-dessous de chaque prisme se trouvent deux petits cubes qui ont chacun une face blanche; les trois autres faces sont peintes en rouge et portent, en chiffres blancs très apparents, les marques 1-2-3, et sur le second cube voisin; 4-5-6, ce qui permet aux deux camps de marquer chacun ses jeux. Comme pour les prismes, des ressorts intérieurs arrêtent au point voulu les petits cubes.

Au commencement de la partie, toutes les faces blanches sont tournées vers les joueurs. En dévissant légèrement l'écrou



Modèle simple avec support à pique repliee.

Modèle double avec support à courroies.

à oreilles qui se trouve sous l'appareil, on peut facilement tourner le « Penta » parallèlement aux joueurs.

Le « Penta » est construit double, c'est-à dire comporte deux gros prismes pentagonaux et quatre petits cubes dans le cas où l'on désire fixer le marqueur au poteau du filet ou près de l'arbitre; ou bien il est construit simple, c'est-à-dire avec un seul prisme pentagonal et deux petits cubes, de telle sorte que chaque marqueur simple puisse être placé aux deux extrémités du court, près des joueurs.

Une disposition spéciale de courroies ou de pique permet de fixer le « Penta » au poteau du filet, au siège de l'arbitre, aux fers à T de la clôture, ou enfin de le piquer en terre.

Chaque appareil est livré avec un sac en toile brune imperméable qui protège le « Penta » dans le cas où on le laisserait à demeure tout monté. Si l'on préfère éviter de le laisser exposé aux intempéries de l'atmosphère, en dévissant l'écrou à oreilles, on peut rapidement séparer l'appareil de son support. Une pièce mobile portant les nos 7-8-9, se place sur le petit cube de droite et permet de marquer les avantages de jeux.

COMPENSATEUR J. M. POUR AUTOMOBILES. — Il est indispensable, à tout chauffeur soucieux de son confort et ménager de sa voiture, de monter des amortisseurs sur celle-ci. Mais il est utile de compléter les amortisseurs par des compensateurs empêchant la détente brusque des ressorts et les oscillations conséquentes, qui tendent à détruire la stabilité de la voiture.

Le présent compensateur est fort bien compris, car il ne freine les ressorts à lames que lorsqu'ils sont comprimés à fond et que les ressorts à boudin de l'amortisseur — quand il en existe sur la voiture — commencent à remonter. La relancée de la carrosserie est donc rendue ainsi impossible, le point d'appui venant à manquer aux ressorts à lames.

Un dispositif de rochets d'une grande robustesse laisse toute leur souplesse aux ressorts pour absorber l'obstacle.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

LA VOITURE ABADAL TYPE 1914

Une nouvelle marque d'automobiles vient de faire son apparition sur le marché français; à peine créée elle n'a pas tardé à s'imposer à tous les amateurs de belle mécanique. Nos lecteurs ont déjà deviné qu'il s'agit de la marque Abadal dont les voitures sont établies et construites en Belgique par le champion cycliste espagnol Abadal.

Amiens, vient d'être le véritable pôle du sport automobile. Le Grand Prix de l'A. C. F., y avait attiré tous les sportsmen français et étrangers.

Pendant les opérations du pesage et aussi pendant la course, nous avons entendu nombre des spectateurs qui ne tarissaient pas d'éloges sur les qualités des voitures Abadal, économiques, élégantes et rapides, qui ne sortent de l'usine qu'après une sévère préparation et une mise au point minutieuse, faite par les soins du conducteur bien connu, Derny.

Nous avons eu l'occasion d'essayer une 15-chx Abadal sur un parcours de plusieurs centaines de kilomètres.

Avec quatre personnes à bord, la moyenne à l'heure est de près de 90 kilomètres, le 120 à l'heure étant largement dépassé en palier.

Le moteur est puissant, léger et économique c'est un 80×180 quatre cylindres monobloc, tous les organes en sont facilement accessibles.

Le carburateur automatique, spécialement étudié, comporte une prise d'air supplémentaire, réglable par une manette placée sur le volant; ce carburateur assure des reprises réellement extraordinaires.

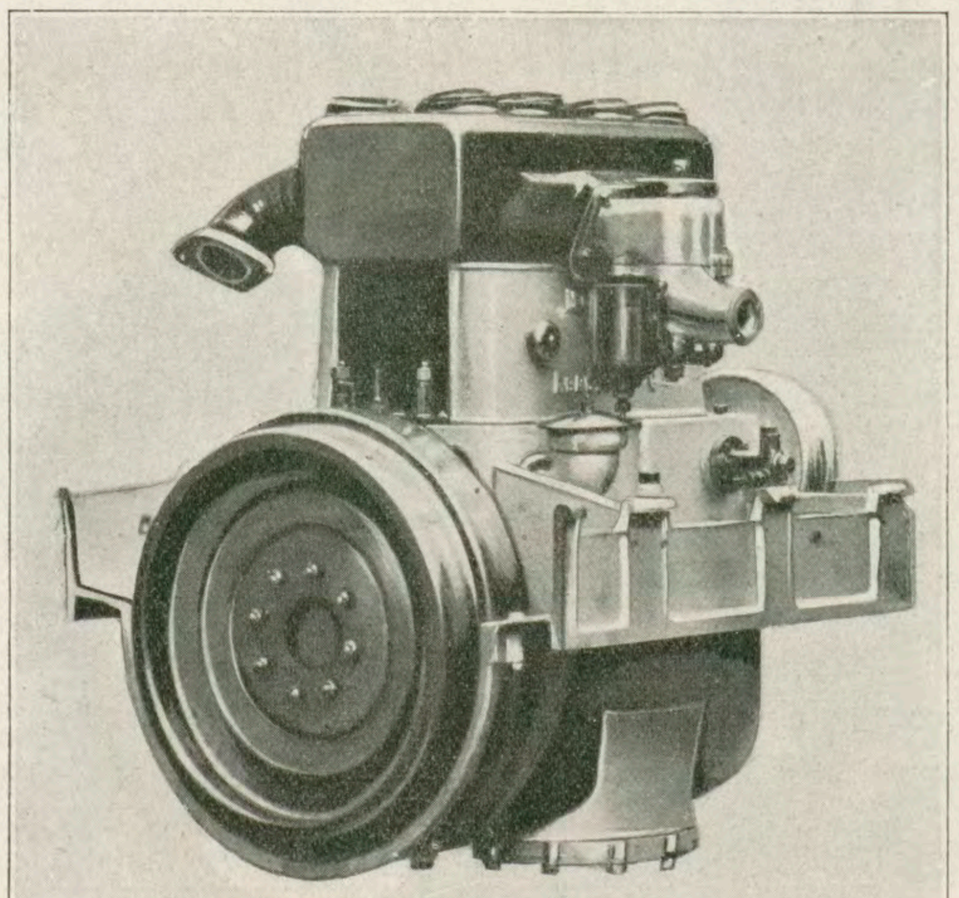
La consommation en essence et huile est extrêmement réduite.

Le radiateur en coupe-vent assure le refroidissement.

L'embrayage à disques ondulés de grand diamètre baigne dans l'huile; il ne nécessite aucun soin particulier, il est très doux et très effectif.

La direction à vis et secteur est souple, précise, parfaitement stable et toujours bien en main, même aux plus grandes vitesses.

Les freins, très puissants, affectent la disposition habituelle: au pied sur le mécanisme, à main sur les roues.



Le moteur de la voiture Abadal type 1914. C'est un 80×180, 4 cylindres monobloc.

Quant à la suspension, elle est assurée par de larges ressorts qui contribuent beaucoup au confort de la voiture.

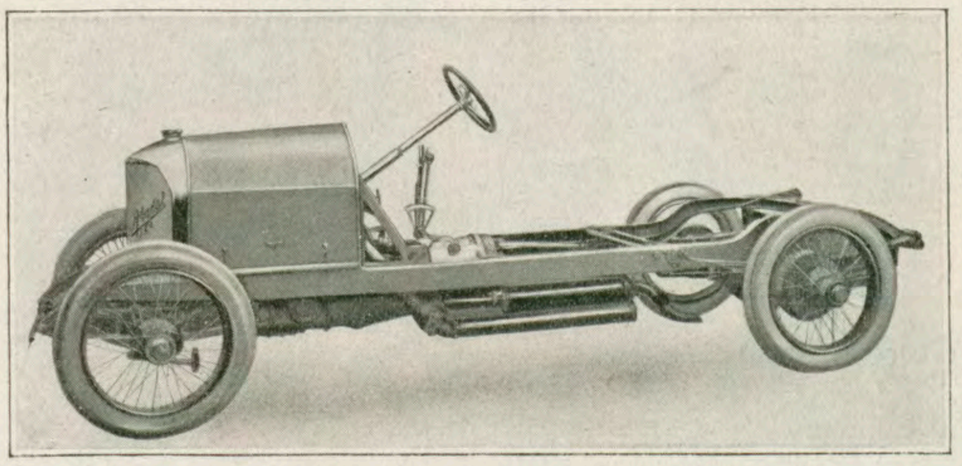
La dépense en pneus, malgré la vitesse, est minime, grâce à la répartition des charges, qui a été savamment calculée.

Une Abadal, carrossée en torpedo quatre places, comme celle que nous avons essayée, peut rouler plus de 8 000 kilomètres avec le même train de pneus.

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs d'écrire à M. Magne, le distingué sportsman, directeur de la Maison André Girard-Bouvet, 32, rue Marbeuf qui a pris l'agence générale pour la France et ses colonies de la marque Abadal.

Point n'est besoin d'être prophète pour annoncer que l'Abadal 1914 — car c'est déjà le type 1914 qui est en circulation — sera, même avant le Salon de l'Automobile, la voiture de tous ceux qui veulent faire de la route en évitant les lourdes charges occasionnées par les puissantes voitures, et qui néanmoins veulent avoir « la voiture chic » qui leur permette de se livrer économiquement aux joies de la vitesse pure et ceux-là s'appellent légion!

F. MORIN.



Le châssis de la voiture Abadal, type 1914. Les particularités de construction de cette voiture retiennent l'attention de tous les connaisseurs. C'est une voiture rapide, souple, et silencieuse.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Xavier Ochoa, vainqueur du championnat de lutte gréco-romaine, qui s'est disputé à Madrid, entouré de nombreux admirateurs.

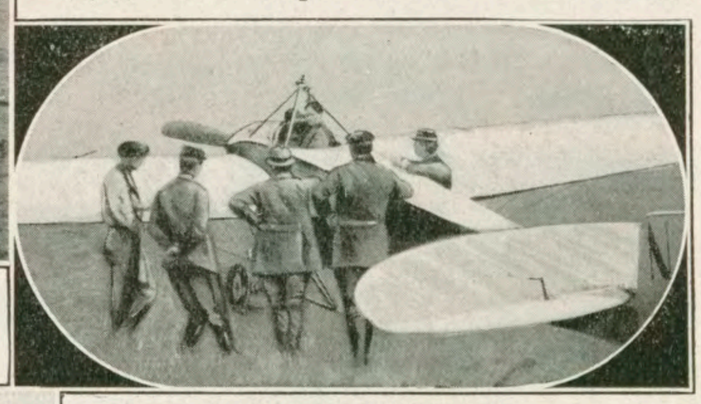
Manio, l'aviateur italien qui a été victime d'une chute mortelle à Lisbonne.

Galvin, un jeune aviateur qui vient de passer son brevet.

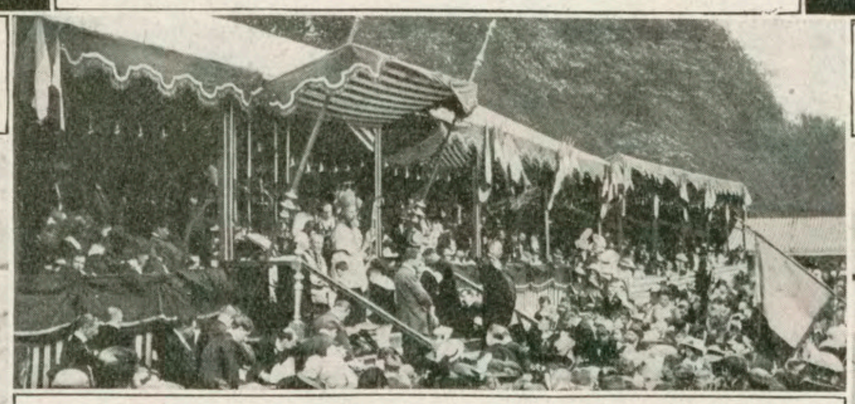
Brindejonc des Moulinais a été reçu à l'Hôtel de Ville, où le Président du Conseil Municipal, M. Chassaigne-Goyon, lui a remis la médaille d'or de la Ville de Paris.

Th. Hess, qui a remporté toutes les épreuves de skiff (seniors et juniors) au cours des championnats d'aviron qui se déroulèrent à Zurich.

L'équipe première de rubgy du 54e régiment d'infanterie, de Compiègne, qui s'est attribué le championnat de France militaire en 1912 et 1913.



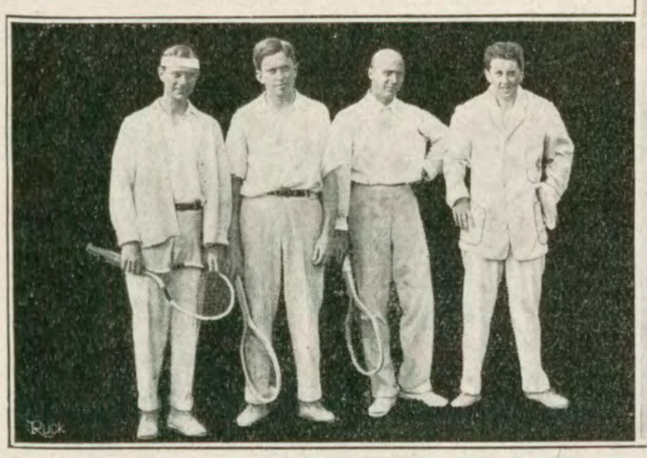
Le sergent de Saint-André, qui a fait un très intéressant voyage aérien dans le midi, accompagné d'un observateur.



Monseigneur Pellet, bénissant la foule, au cours du concours de gymnastique des patronages de France, à Grenoble.

Le lieutenant Vaissière, photographié au volant de son monoplan Blériot, à Pau.

Le capitaine Bernard Thierry, du centre militaire de Pau, au volant de son Blériot.

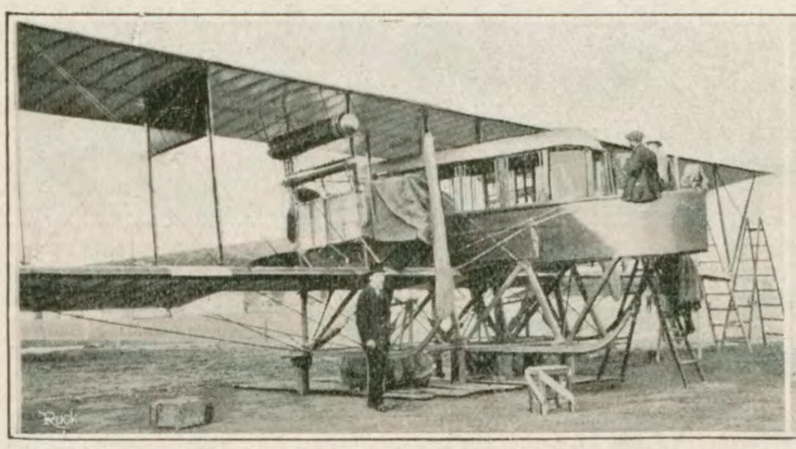


Les quatre meilleurs champions de tennis d'Amérique. De gauche à droite : Hackett, Mac Loughlin, Littre et Williams. Ils défendront les couleurs de leur pays dans la Coupe Davis.

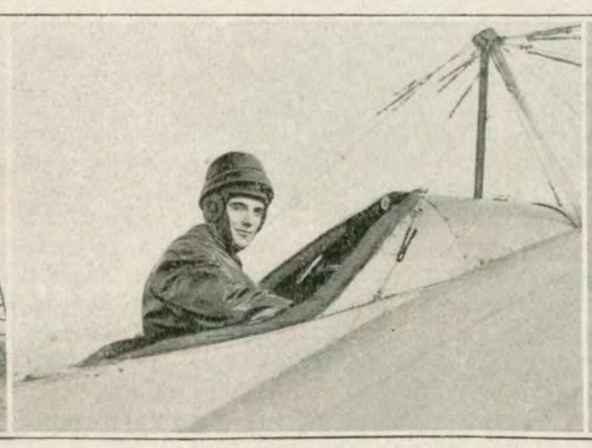
Le capitaine Rey qui s'est tué en volant d'Étampes à Châlons. Il appartenait au centre d'aviation de Bron, auprès de Lyon.

Bellevier, un jeune coureur qui s'est attribué le Championnat de France de vitesse amateurs, battant des adversaires de valeur.

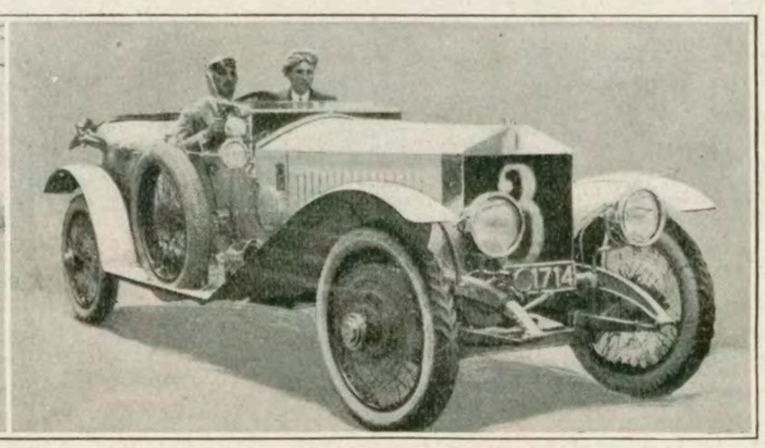
Le baptême, à Villacoublay, du monoplan Morane-Saulnier offert à l'armée par les Dames françaises. Il sera piloté par le lt Ronin. Mme Nusbaum brise une bouteille de champagne sur l'appareil.



" Le Grand " l'aéroplane gigantesque de l'ingénieur russe Sikorsky. Avec 10 personnes à bord, il a évolué à plus de 500 mètres par un vent violent, dépassant 100 kilomètres à l'heure. Il est propulsé par quatre moteurs de 100 chevaux commandant chacun une hélice.



Le jeune aviateur Sénart, qui a été victime d'une chute mortelle comme passager d'un pilote allemand. Il s'était classé, l'an dernier, dans la course Paris-Amiens-Paris.



M. Carlos de Salamanca, qui vient de remporter le Grand Prix Automobile d'Espagne sur sa six-cylindres. Cette épreuve avait réuni un grand nombre de sportsmen, pilotant les meilleures marques; elle fut très disputée.

HIPPISME

Les étalons vainqueurs

Classement provisoire d'après les résultats déjà acquis.

Nous voilà parvenus au milieu de la saison des courses plates : il est intéressant de jeter un coup d'œil sur la façon dont se sont comportés les étalons pendant cette première moitié de la campagne, qui s'étend du 14 mars au 29 juin inclus.

Le sire qui se classe en tête de la liste, est tout naturellement Chouberski, le père de Brûleur; le total de ses gains, 408.475 francs, est fourni entièrement par le vainqueur du Grand Prix. Il est d'ailleurs tout à fait normal qu'il en soit ainsi; car le nombre de ses rejetons est plus que restreint. Il a eu, en 1908, un poulain par Adelante, nommé Atlantique, qui a couru deux fois à trois ans sans figurer; en 1909, je ne lui connais aucun produit ; en 1910, il en a eu deux, Schilliotte, une femelle par Liberté, et Brûleur, le fameux fils de Basse Terre.

C'est donc une magnifique performance d'avoir si bien réussi en trois essais seulement. Ses deux ans de cette année ne seront pas beaucoup plus nombreux ; je n'en vois que deux: Basse Mer, une propre sœur de Brûleur, et Val de Fier, un mâle par Volupté.

Après cette révélation, qui se classe au premier rang, nous trouvons au second une réhabilitation, Flying Fox. Depuis ses débuts triomphants, alors qu'en 1904 et 1905 il occupait la tête de la liste avec des totaux s'élevant à des chiffres records de plus de 1.300.000 et de 1.100.000 francs, le célèbre étalon de M. Edmond Blanc n'avait pas cessé de perdre du terrain. Second en 1906, sixième en 1907 et en 1908. huitième en 1909, trente-quatrième en 1910 et en 1911, enfin trente-septième en 1912. Cette année. il reprend brusquement sa place tout près du premier, faisant justice des racontars d'après lesquels, complètement fini, il ne pouvait plus donner que des sujets empâtés et incapables de fournir un effort sérieux.

Ce que l'on peut tirer de cet événement, c'est un argument très sérieux en faveur de la théorie prétendant qu'il ne faut pas envoyer, sans interruption, la même poulinière au même étalon. L'éclipse de Flying Fox s'explique par ce fait que, le plus souvent, il a servi les mêmes poulinières pendant de nombreuses années consécutives. Excellente au début, l'alliance devenait moins bonne par sa répétition. Pour obtenir un Dagor, il a fallu que sa mère, Roquette, ne fût couverte qu'une fois par Ajax avant d'être livrée à Flying Fox.

Malheureusement, cette réhabilitation, que nous signalons avec plaisir, ne pourra pas être confirmée pendant bien longtemps, car Flying Fox est mort le 21 mars 1911. Nous ne verrons plus, parmi ses rejetons, qu'une génération complète, celle née en 1911, et quelques produits des rares poulinières qu'il a couvertes l'année de sa mort.

Nous trouvons, au troisième rang, un autre disparu, Maximum, qui vient de mourir, le 4 juin 1913. Par une véritable ironie du sort, il est enlevé au moment même où son succès commence à s'affirmer nettement. Ses produits ont débuté en 1909 : deux gagnants, cinq victoires, 19.356 francs; puis, en 1910, dix gagnants, seize victoires, 90.052 francs; en 1911, huit gagnants, vingt-deux victoires, 199,070 francs ; en 1912, dix-neuf gagnants, quarante victoires, 229.936 francs. Enfin, cette année, il a déjà dépassé les trois cent mille francs, grâce à des représentants tels que Amadou, Père Marquette, Opott, Vermet, etc.

La perte de Maximum est infiniment regrettable ; son pedigree possédait cette particularité très curieuse de présenter, à des degrés très rapprochés, toute une série d'ancêtres qu'on est habitué à rencontrer dans les générations lointaines. Bien que né en 1899, il était, par sa mère, petit-fils de Dollar, né en 1860, arrière-petit-fils de Monarque, né en 1852, et arrière-arrière-petit-fils de Gladiator, né en 1833. La place de Dollar parmi son ascendance était spécialement précieuse, car elle permettait de réaliser avec les descendantes de Galopin un imbreeding normal sur The Flying Dutchman, père de Dollar et grand-père maternel de Galopin.

Vient en quatrième rang Elf, sur lequel nous avons déjà, au cours de l'année, fait porter nos observations. Il suffit de noter qu'il paraît en bonne posture de maintenir la position qu'il avait su reconquérir en ces deux dernières années.

Le cinquième rang est occupé par Irish Lad. Cette importation américaine, qui, de l'avis des récentes instructions du ministre de l'Agriculture, aurait dû être rigoureusement bannie de notre Stud Book, supporte gaillardement cette condamnation platonique autant que rétrospective. En 1911, avec ses deux ans, Shannon, The Irihsman et Los Olivos, il a obtenu un total de cinq victoires pour 42.050 francs ; en 1912, huit vainqueurs, seize victoires et 338 935 francs ; enfin, cette année, il a déjà dépassé 230.000 francs, grâce à Banshee, The Irishman, Shannon, Blarney, etc. Le seul reproche qu'on puisse peut-être lui adresser, c'est de ne pas léguer à ses produits l'aptitude sur la distance ; par contre, il est indéniable qu'il leur transmet une grande qualité et un tempérament résistant.

C'est un étalon anglais, Saint Frusquin, qui se classe au sixième rang, place uniquement assurée par les gains d'Ecouen ; la mère de ce dernier est restée vide l'année qui a suivi son importation, mais elle a été renvoyée en Angleterre lors de la saison suivante pour y être saillie par Saint Frusquin : on voit que le résultat a couronné ces efforts. Saint Frusquin est d'ailleurs un des meilleurs sires anglais : sa progéniture comprend un vainqueur du Derby, Saint Amant, deux gagnantes des Oaks, Rosedrop et Mirska, ainsi que tout un lot de performers aussi brillants au champ de courses qu'au haras.

Nous trouvons au septième rang, Macdonald II, qui s'est classé en 1911, pour sa seconde année de pleine activité, deuxième tout près de Perth, puis, en 1912 onzième avec 250.902 francs. A 20.000 francs près, il a déja atteint son chiffre de l'an dernier : il figure, avec Chouberski et Flying Fox, dans le trio des pères des vainqueurs des trois grandes courses classiques, grâce au succès de Moïa dans le Prix de Diane.

Le huitième du palmarès, Le Samaritain, n'en a plus pour longtemps à paraître sur nos statistiques ; car il a été exporté en Uruguay après la monte de 1910. On nous a enlevé en lui un bon représentant de la lignée de Le Sancy ; fort heureusement, il est permis d'espérer que son propre frère, Hébron, saura le remplacer dignement.

Grâce à Prédicateur, dont la valeur s'affirme de jour en jour, Le Roi Soleil occupe le neuvième rang et semble en passe de revenir aux beaux jours qu'il a connus du temps de Sans Souci II.

Enfin, Doriclès clôture la liste des dix premiers avec 159.765 francs, fournis pour la plus grande partie par Oukoïda et Coupesarte, deux produits issus de filles de Le Sancy.

Tel est le classement provisoire des meilleurs étalons de l'année ; les grandes épreuves de l'été vont bientôt le bouleverser ; déjà le Prix du Président de la République a fait passer le Roi Soleil du neuvième au quatrième rang. Nous y reviendrons d'ailleurs, quand la clôture de la saison aura donné aux résultats un caractère définitif.

RENÉ RIONDET.

Les deux ans

Le Critérium d'Ostende.

DIMANCHE, a été couru à Ostende, le Grand Critérium, où se sont alignés, comme tous les ans, quelques chevaux français. C'est une première tentative importante. Le résultat n'a pas été tout à fait conforme aux prévisions. Nous attendions bien un échec, car il y avait dans le lot un concurrent anglais qui semblait bien difficile à battre. Des succès importants et répétés l'avaient mis, dans son pays d'origine, au tout premier plan. De fait nous avons été battus, mais pas par lui. C'est du groupe belge, assez dédaigné, qu'est sorti le vainqueur Cornimont. La carrière de ce fils de Saint Saulge avait été jusqu'ici honorable et rien de plus. Rien n'annonçait un crack. A-t-il battu, grâce à une plus grande expérience, des adversaires intrinsèquement meilleurs que lui ?

Ce n'est pas impossible. Nos deux ans sont encore à l'heure qu'il est, bien peu aguerris. Cornimont avait débuté au mois de mai et fourni un certain nombre de courses. Il bénéficiait d'autre part, vis-à-vis des chevaux étrangers, d'un avantage de poids de huit à seize livres ; mais la victoire a été facile. C'est un vrai poulain, rappelant par bien des points son grand-père paternel Le Sancy.

Les champions français se sont d'ailleurs très honorablement comportés : quatre d'entre eux ont fini tout près de lui en groupe compact : Congé, Guerroyante, Junta et Balançoire. L'anglais Stornoway n'a pour ainsi dire pas existé. Il est même bien difficile, après les preuves de mérite qu'il a données en Angleterre, de croire qu'une défaite si radicale soit bien exacte. Peut-être faut-il la mettre au compte des fatigues de la traversée. C'est là une excuse que nous avons invoquée trop souvent pour nos échecs en Angleterre pour ne pas l'accorder à nos voisins quand ils échouent sur le continent. Une autre explication plausible, c'est que Stornoway, qui a peut-être gagné sa course, grâce à sa vitesse initiale, et en brisant ses adversaires dans le début, s'est trouvé brisé lui-même par la vitesse supérieure et vraiment exceptionnelle de Junta. Nous avions constaté déjà, lors de ses débuts à Compiègne, cette aptitude de Junta et admiré son foudroyant déboulé.

A Ostende, elle a dépassé rapidement tous ses voisins et au bout de cent mètres, elle avait plusieurs longueurs sur Stornoway et le reste du lot. Elle a tout dominé pendant les trois quarts du parcours. Mais sa supériorité ne fut pas maintenue au delà : elle a été dépassée facilement à huit cents mètres par Cornimont, puis par Congé, et tout à la fin par Guerroyante. Sa compagne d'écurie, Balançoire, a même fini par la rejoindre. Guerroyante a montré une aptitude toute différente. Elle a paru un peu désorientée au début par la rapidité du train et son jockey a dû la solliciter, mais elle revenait très bien vers la fin : elle n'a battu Junta que d'une tête pour la troisième place, mais l'intervalle aurait été très vraisemblablement plus grand, si la course s'était prolongée quelque peu. Déjà lors de ses débuts à Saint-Cloud; au cours de sa lutte avec Escouaba, elle s'était comportée en pouliche un peu froide. et c'est avec la distance que sa supériorité s'était affirmée. Congé, ce jour-là n'était que troisième. Dérangé au début du parcours par un incident, il s'était rapproché progressivement à la fin, sans que son jockey, soucieux de lui épargner un effort trop pénible, ait insisté bien énergiquement.

Dans ces conditions, sa course avait une valeur beaucoup plus sérieuse qu'il n'avait semblé au premier abord, et la revanche qu'il a prise sur Guerroyante n'a rien d'extraordinaire. Il n'y avait entre eux, au surplus, à Ostende, qu'une encolure. Il sera intéressant de les revoir tous les deux sur une distance un peu plus longue. Le groupe de concurrents français était complété par Maestrio et Ghiberti. Maestrio a pris derrière Presto, comme le jour de leur commun début à Compiègne. Ghiberti est un débutant qui mérite une mention spéciale. C'est un beau poulain, frère de Gibelin, tenu en haute estime par son écurie. Son échec a été pour elle une grosse déception. Il serait donc prudent de ne pas le juger sur cette première course.

STUART.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 27 JUILLET. — *Cyclisme.* — Arrivée du Tour de France ;
DIMANCHE 27 JUILLET. — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte (Prix Eugène Adam).
DIMANCHE 27 JUILLET. — *Aviron.* Gand — Championnat de Belgique.
SAMEDI 2 AOUT. — *Motocyclisme.* 1re Journée du Meeting du Mans.
SAMEDI 2 AOUT. — *Hippisme.* — Courses à Deauville.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 6 AU 14 JUILLET

AVIATION

SAMEDI 12 JUILLET. — Villacoublay. — Edmond Audemars, vole de Berlin à Paris en 10 heures, gagnant la Coupe Baischari (12.500 francs et une coupe de 2.500 francs).

DIMANCHE 13 JUILLET. — Milan. — Oskar Bider, parti de Berne à 4 h. 8 m. du matin, franchit la Jungfrau (4 166 mètres) et vient atterrir, à 6 h. 40, à Domodossala, puis termine à Milan.

DIMANCHE 13 JUILLET. — Berlin. — L'aviateur Letort, vole de Paris à Berlin sans escale (950 kilomètres), battant le record du plus long voyage sans escale (Gilbert, Paris-Vittoria, 825 kilomètres).

AUTOMOBILE

SAMEDI 12 JUILLET. — Amiens. — Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France (916 kilomètres) est gagné par Boillot, en 7 h. 53 m. 56 s., soit à une vitesse moyenne de 116 kil. 190 à l'heure ; Goux est 2e ; Chassagne, 3e ; Bablot, 4e ; Guyot, 5e, etc.

DIMANCHE 13 JUILLET. — Amiens. — Grand Prix des motocyclettes :

1re Catégorie (350 centimètres cubes) : 1. Fenton, qui couvre les 349 kil. 811 du parcours en 4 h. 27 m. 41 s., soit à 78 kil. 500 de moyenne.

2e Catégorie (500 centimètres cubes) : 1. Greene, en 4 h. 22 m. 55 s., soit à une moyenne à l'heure de 80 kilomètres.

Grand Prix des sidecars : 1. Mac Minnies, qui couvre les 262 kilom. 306 en 3 h. 53 m. 9 s., soit à 67 kilom. 950 de moyenne.

Grand Prix des cyclecars : 1. Bourbeau, qui couvre les 265 kilom. 36 en 3 h. 55 m. 54 s., soit à 66 kilom. 900 de moyenne.

CYCLISME

LUNDI 7 JUILLET. — Tour de France. — 5e *étape (La Rochelle-Bayonne 379 kilomètres) :* 1. Vanlerberghe (12 h. 48 m. 28 s.) ; 2. Everaerts (12 h. 40 m. 28 s.) ; 3. Bertarelli (en 12 h. 46 m. 16 s.) ; 4. Buysse (12 h. 55 m. 28 s.) ; 5. Christophe (12 h. 55 m. 28 s.).

MERCREDI 9 JUILLET. — Tour de France. — 6e *Etape (Bayonne-Luchon 326 kilomètres) :* 1. Thys (13 h 54 m. 23 s.) ; 2. Buysse (14 h. 12 m. 20 s.) ; 3. Garrigou (14 h. 24 m. 22 s.) ; 4. Lambot (14 h. 28 m. 52 s.) ; 5. Petit-Breton (14 h. 30 m. 40 s.).

VENDREDI 11 JUILLET. — Tour de France. — 7e *Etape (Luchon-Perpignan 323 kilomètres) :* 1. Buysse (11 h. 55 m. 40 s.) ; 2. Deman (12 h. 7 m. 2 s.) 3. Thys (12 h. 7 m. 50 s.) ; 4. Petit-Breton (12 h. 19 m. 53 s.) ; 5. Garrigou (12 h. 31 m. 39 s.).

DIMANCHE 13 JUILLET. — Aix-en-Provence. — 6e *étape (Perpignan-Aix 325 kilomètres)*, est 1er Garrigou, en 10 h. 42 m. 16 s. ; 2 Petitjean, en 10 h. 42 m. 24 s. ; 3. Faber, en 10 h. 43 m. 1 s. ; 4. Petit-Breton ; 5. Buysse ; 6. Thys.

HIPPISME

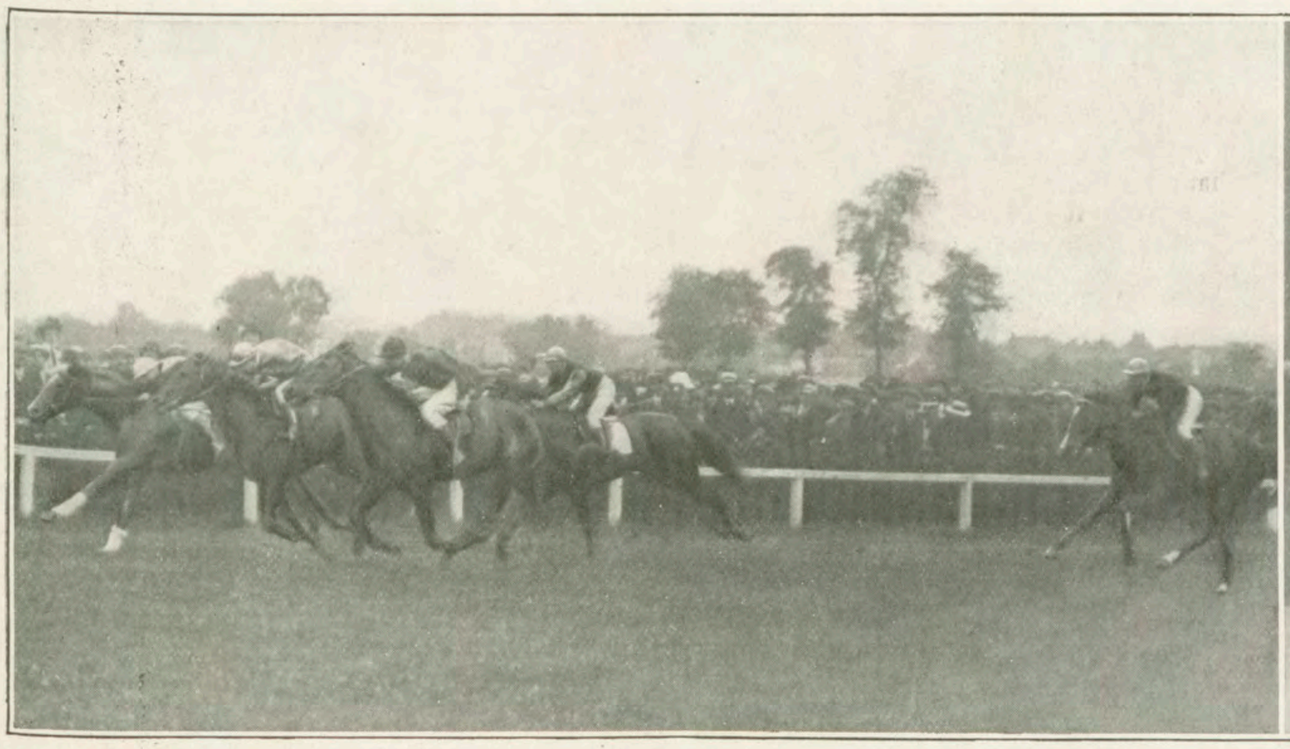
DIMANCHE 13 JUILLET. — Auteuil. — *Prix Aguado* (haies 15.000 francs, 2.800 mètres) : 1. Odilon, à M. Arthur Veil-Picard (G. Parfrement) ; 2 Valise de Voyage ; 3. Don César. — P. M. : gag., 45 fr. 50 ; pl., 36 fr. 50, 33 fr. 50, 22 francs.

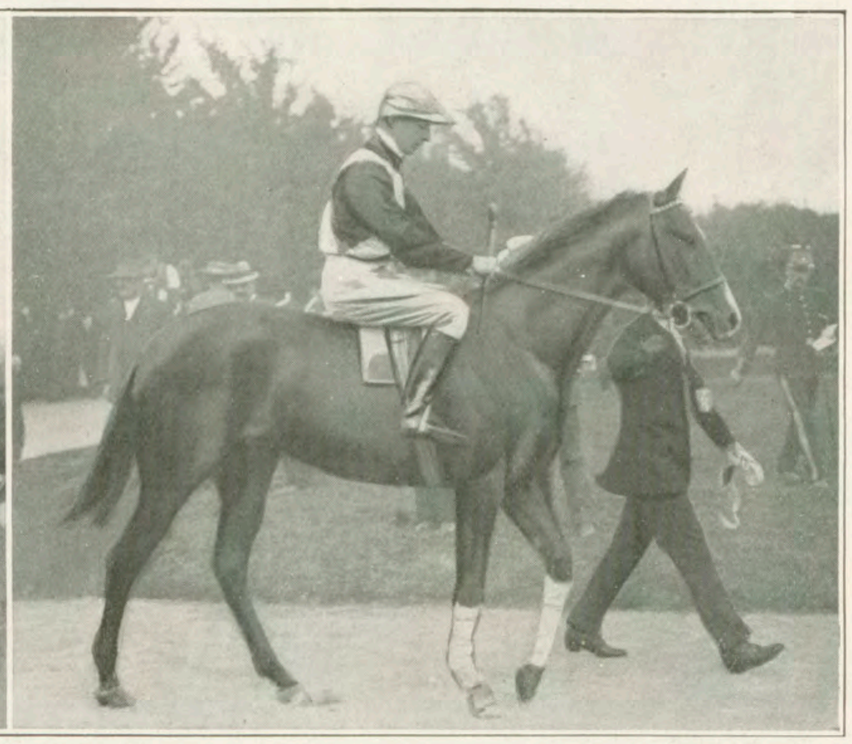
Prix de France (steeple, handicap, gentlemen riders, 20.000 fr., 4.500 mètres) : 1. Onvide, à M. H. Junk (M. Riese) ; 2. Vingt Hanaps ; 3. Mambrino. — P. M. : gag., 144 fr. 50 ; pl., 37 fr. 50, 32 fr. 50, 24 fr. 50.

DIMANCHE 13 JUILLET. — Ostende. — *Grand Criterium* : 1 Cornimont, au baron de Crawhez (Garnier) ; 2. Congé, 3. Guerroyante. — P. M. : gag., 173 francs ; pl., 33 fr. 50, 32 fr. 60, 11 fr. 60.

TIR

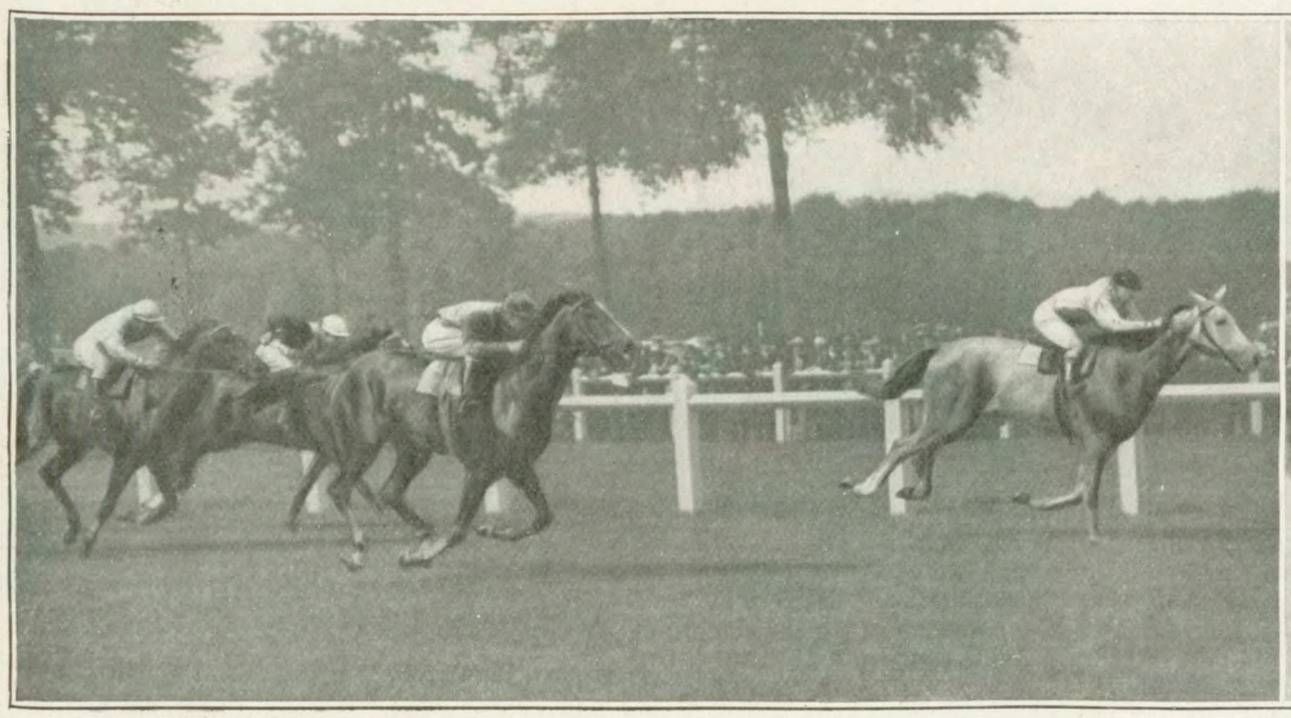
MARDI 8 JUILLET. — Réunion de la Société l'*Assaut au pistolet*. (Tir aux balles Devillers). — Gagnants des poules : Mme Devillers, Dr Gapin, Bonnette, Galand et Carter.





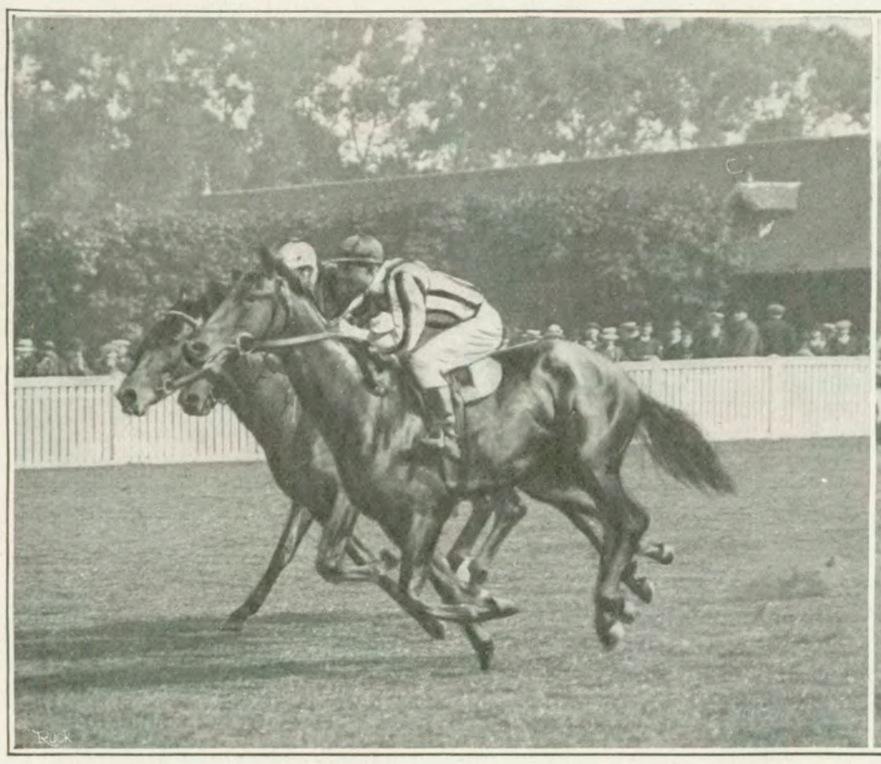
LE PRIX KING TOM (900 m., 3.000 fr.).Le Tremblay, 9 juillet. — A 100 mètres de l'arrivée.
Potinier, Sorcy, Tor di Quinto, Maître et Seigneur sont partis les premiers. Après une lutte très vive, Potinier parvenait à battre Sorcy d'une tête. Maître et Seigneur était troisième.

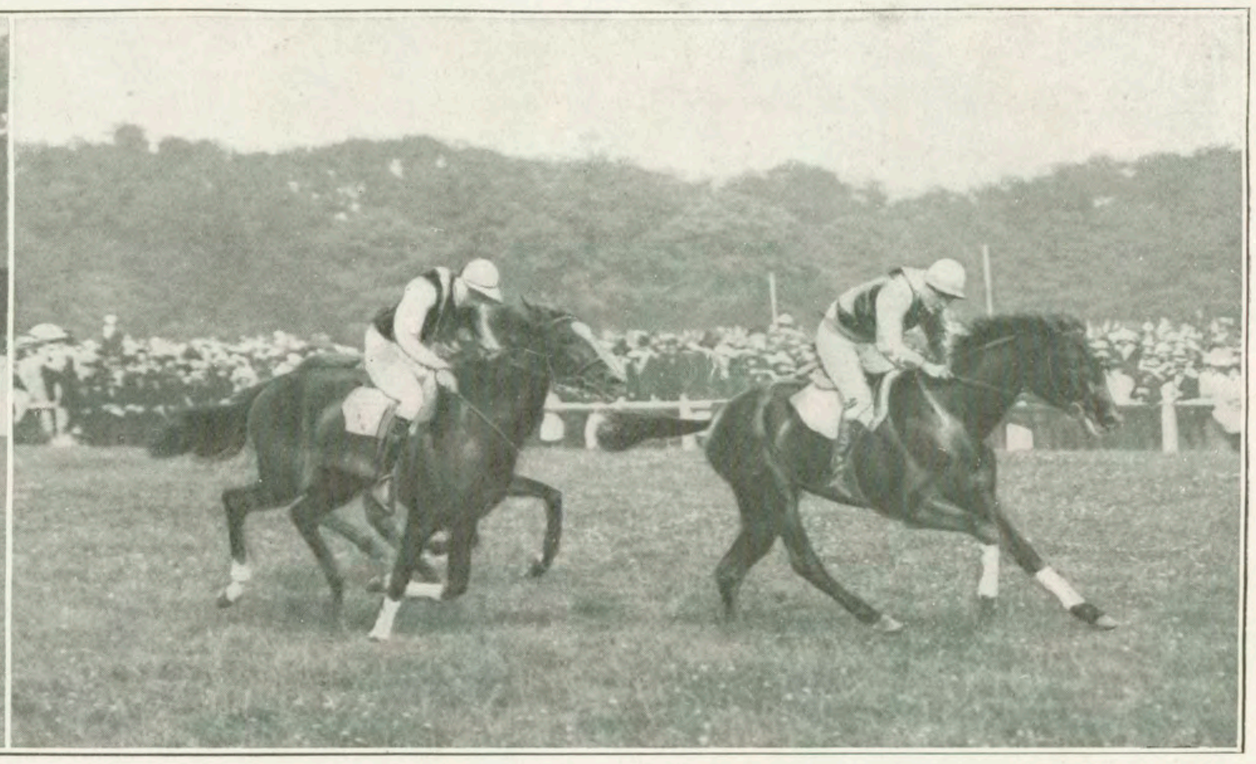
POTINIER
Potinier par Meddler et Lady Winifred, à M. Ch. Caroll, monté par Ch. Childs, vainqueur du Prix King Tom.



LE PRIX DU PUTOIS (900 m. 3.000 fr.). Compiègne 10 juillet. — A 20 mètres de l'arrivée.
Allumeur, Monmouth et Red White and Green se sont détachés tout d'abord; à mi-parcours Rikuit venait avec Bobine et Méphisto III et, malgré les efforts de Bobine, gagnait facilement.

CALENDAL
Calendal, monté par le baron M. de Nexon, vainqueur du Prix de Royallieri. Son propriétaire M. J. Joubert le conduit aux balances.





Francinet Escouaba

LE PRIX DOLMA-BAGHTCHÉ (900 mètres, 5.000 francs).
Disputée le 11 juillet, à Maisons-Laffitte, cette épreuve revint à Escouaba qui battait Francinet d'une courte tête.

Valise de Voyage Odilon

L'ARRIVÉE DU PRIX AGUADO (2.800 mètres, 15.000 francs).
Cette course de haies disputée le 13 juillet, à Auteuil, est revenue à Odilon, à M. Arthur Veil-Picard (Parfrement), qui a battu son camarade d'écurie Valise de Voyage, d'une encolure.

DU TREMBLAY A AUTEUIL

La semaine qui vient de finir a été calme. Les deux ans ont continué à retenir l'attention des sportsmen. Au Tremblay, le Prix King Tom a donné lieu à une jolie lutte. Potinier, qui avait fini sixième dans le Prix d'Essai des poulains et des pouliches, à Maisons-Laffitte, a battu de peu Sorcy, un fils de Sans Souci II. A Compiègne, le lendemain, l'inédit Rikuit a, dans le Prix du Putois, battu deux jeunes qui avaient déjà fait leurs preuves, Bobine et Allumeur. Dimanche dernier, à Ostende, la victoire de Cornimont, le poulain belge, dans le Grand Critérium des deux ans, a été une surprise.

OSKAR BIDER A FRANCHI LA JUNGFRAU

L'aviateur suisse Oskar Bider qui avait, à ses débuts, traversé les Pyrénées vient d'accomplir une merveilleuse envolée, se rendant de Berne à Milan en passant au-dessus de la Jungfrau, dont la hauteur est de 4.166 mètres. (Monoplan Blériot, moteur Gnome, magnéto Bosch, bougies Oléo, hélice Chauvière.)

LA TRAVERSÉE DES ALPES PAR L'AVIATEUR BIDER

De même que Legagneux mérita le surnom d'aviateur des cathédrales aux débuts de l'aviation, que Brindejonc des Moulinais est devenu l'aviateur des capitales, le Suisse Oskar Bider peut être appelé, sans exagération, l'aviateur des montagnes.

Cet audacieux pilote, qui fit son apprentissage à Pau l'hiver dernier, se fit connaître de la foule en accomplissant le raid téméraire de Pau à Madrid, par les Pyrénées, qu'il traversa dans leur plus grande largeur.

Ce vol qui aurait suffi à rendre célèbre son auteur ne constituait pourtant qu'un entraînement. Bider avait d'autres aspirations! Suisse, il voulait montrer à ses compatriotes qu'il pouvait recommencer en grand les traversées des Alpes du regretté Chavez et du courageux Bielovucic. Rentré dans son pays, il se mit progressivement à l'œuvre. Il commença par vaincre le Jura en se rendant de Bâle à Berne. Il fit ensuite une tentative au-dessus des Alpes Bernoises pour se rendre compte des difficultés que pouvait présenter son projet et de la traîtrise des remous au-dessus des cîmes neigeuses.

Une fois qu'il connut les dangers qu'il courait et le moyen d'y remédier, dans la mesure du possible, il attendit. Il attendit son anniversaire pour réaliser son désir le plus cher, et, le 13 juillet, à 4 heures 8 du matin, s'élevait de Berne sur son monoplan Blériot, le même qui avait triomphé des Pyrénées et du Jura. En de magnifiques orbes, il monta, prenant l'altitude nécessaire pour piquer directement vers la Jungfrau dont le sommet orgueilleux est à 4.166 mètres au-dessus du niveau de la mer. Bider s'enfuyait à tire d'ailes, passait entre le lac de Thoune et le lac de Brienz, et deux heures après son départ atteignait la Jungfrau qu'il passait dans un vol admirable. Il diminuait ensuite sa hauteur, laissant à sa droite le Simplon et passant le Bortelh, qui s'élève à 2.907 mètres, puis venait se poser à 6 heures 40 à Domodossola, étant le troisième aviateur atterrissant à cet endroit après la victoire sur les Alpes.

Il se ravitaillait, reprenait sa route vers le Sud et terminait son voyage fantastique à Milan, où il remettait au maire une lettre du président de la ville de Berne, premier message transporté par dessus les pics des Alpes. Le voyage avait duré 4 heures 34 minutes.

Après ce raid, on ne peut que s'attendre à voir Bider traverser le Mont-Blanc à son tour.

Le Gérant: Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin. Paris.